К. КАЙТАНОВ

Наше небо

SHOUT
SHARE
IT

- Наше небо
  -
  - СТРАНИЦА ИСТОРИИ
    - Рассказ конструктора
  - ЛЕТНАЯ ЖИЗНЬ
    - Пошел в авиацию
    - Лечу один
    - Неудачи
  - ПАРАШЮТ — МОЙ!
    - Первый прыжок
    - Пике с 8200 метров
    - Рекорд
  - НЕ РАСКРЫВАЯ ПАРАШЮТА
    - Высота 550
    - Падаю камнем
    - Уметь считать секунды
    - Парные прыжки
    - Первый рекорд
    - Штопор побежден
    - Двойной затяжной
  - ЭКСПЕРИМЕНТЫ
    - Эксперименты
  - ВТОРОЕ НЕБО
    - Сеанс на потолке 14 000 метров
    - Рейд в стратосферу
    - 9800
    - На новую высоту
    - Прыжок с 25 000 метров
  - ВСТРЕЧИ
    - Укладчик Матвеев
    - Друзья
    - Над Хасаном
  - ЛЕТНЫЕ РАССКАЗЫ
    - Прыжок на скамье
    - «Напетлил»
    - «Посочувствовал»
    - Написали в газете
    - Цена одной традиции
    - Ум хорошо, два ума… хуже
    - Прыжок… с третьего взлета
    - Точный расчет
    - «Затянул»
    - «Приветствия»

        - На рассвете
    - ПЯТИСОТЫЙ
        - Пятисотый
- notes
    - 1
    - 2
    - 3
    - 4

Наше небо

К. КАЙТАНОВ

ЛЕНИНГРАД

СОВЕТСКИЙ ПИСАТЕЛЬ

1939

СТРАНИЦА ИСТОРИИ

Рассказ конструктора

На палубе теплохода, полулежа в плетеной качалке, я отдыхал, довольный выбором пути к месту своего санаторного лечения.

Казалось, впервые так близко, так реально я вижу море, его прозрачно-синеватую глубину, далекие горизонты непривычной перспективы.

Полет и прыжок над водою никогда не вызывали у меня подобных ощущений.

— Природа хороша! — словно читая мои мысли, произнес старик, расположившийся со мной рядом.

Я взглянул на него с явным недружелюбием. Хотелось одиночества, тишины.

— Я плохо различаю, капитан, что там на горизонте, справа по борту. Разведчик или бомбовоз, — не дожидаясь ответа, продолжал мой сосед.

Профессиональный инстинкт заговорил во мне. Я взглянул на горизонт. Морской гидросамолет разведывательного типа шел на небольшой высоте над изумительно спокойной штилевой гладью моря.

— Разведчик, — ответил я, обернувшись к высокой, еще бодрой фигуре старика. Глубокая седина прошила его виски, клинообразную бородку, которая удлиняла его строгое лицо. Из-под обесцвеченных проседью бровей смотрели удивительно ясные, добрые глаза. Мне стало неловко за мою непочтительность.

— Видимо, вы работали в авиации? — наудачу спросил я.

Старик выпрямился, задумался, словно подыскивая точный ответ на мой вопрос.

— Я не работал, а летал. Это не одно и то же… Впрочем, теперь эти понятия совершенно неотделимы друг от друга. Я слежу за нашей авиацией и отлично понимаю, что нельзя летать, не работая над совершенствованием полета, его техники…

— Простите, а на чем же вы летали? — спросил я, уже разжигаемый любопытством.

— На ваш вопрос я отвечу вопросом. Мациевича, летчика, знали?

— Я только читал о нем. Я появился на свет, когда Мациевич разбился. В тот год стояли сильные морозы, и моя мать сильно беспокоилась, хватит ли у нее пеленок и одеял, чтобы укрыть меня от холода.

— Судя по всему, — шутливо перебил меня собеседник, —

пеленок хватило, и вы перенесли тот морозный тысяча девятьсот десятый год. А Лева, — так звали моего друга Мациевича, — погиб для авиации, не выполнив и доли своих прекрасных планов. Кстати, знаете ли вы историю его гибели?

— Очень мало.

— Если вам не будет скучно, я охотно расскажу ее…

Теплоход ошвартовался у шумной пристани Сухуми. Мы отправились на берег.

Нагрузившись фруктами, мы возвратились на теплоход, и несколько времени спустя я слушал врезавшийся в мою намять рассказ.

«…Представляете себе старые Коломяги? Большой летный луг. Нарядная толпа. Все торопятся, словно уже опоздали, хотя до объявленного начала более получаса.

Кричащие, красочные плакаты на заборе: «Стихия побеждена!», «Первый русский авиатор в поднебесьи!»

Огромный забор расписан зазывательной рекламой. Оглушительный гул, базарный крик, голосят мальчишки, разбрасывающие листовки с портретом Мациевича.

Полиция безуспешно пытается направить в русло людской поток. Под натиском толпы длинный ряд лотошников, образовавших как бы естественный коридор вдоль забора, скоро оказывается оттертым в канаву. Оттуда слышны выкрики мороженщиков, орешников.

Аэродром — огромное поле. Взлетная черта обозначена жирной меловой линией, перед ней аэроплан Мациевича. Туда устремляются взгляды толпы, уже расположившейся вдоль прямоугольника поля и непрерывным потоком продолжающей двигаться в широко распахнутые ворота.

Взоры всех прикованы к аэроплану, напоминающему металлическую стрекозу, у которой крылья скреплены тонюсенькими стяжками. Мотор, фюзеляж, если можно назвать фюзеляжем часть, где сделано подобие подвижного сидения, — все это казалось совершенно самостоятельными частями в нашем первом летающем аппарате.

Должен оговориться. Если считать Европу (я имею в виду Францию) прабабушкой современной авиации, то Россия в те годы приходилась ей только внучкой. Братья Вильбур и Орвилль Райт совершили свой первый полет еще в декабре 1903 года, а через два-три года у них появилось множество иностранных конкурентов, пытавшихся оспаривать авторское право на изобретение. В России аэроплан появился только в 1909 году, но это скорее был аттракцион. В 1910 году моему другу пришлось

летать на аэроплане, который ничем не отличался от примитивных райтовских первенцев.

Таков был аэроплан, стоявший у взлетной черты посреди летного поля. Мациевич озабоченно ходил вокруг своей птицы, что-то подтягивая в том месте, где находилась перекладина для сидения.

Тут же у аэроплана расхаживало еще несколько человек, среди них два инженера и организатор этого азартного аттракциона, полковник Кованько. Устроители полета метались по полю, возбуждая и без того нервный ажиотаж толпы, сообщая новые подробности об огромной скорости аэроплана.

Живой барьер, очертивший со всех сторон прямоугольник летного поля, под напором задних рядов вышел за черту ограниченной площадки, а новые зрители безостановочным потоком продолжали вливаться в ворота. Уже заполнено огромное пространство между передними рядами и забором, многие рассаживались прямо на лугу. Возбуждение достигло крайнего предела, когда в воздухе вспыхнула зеленоватая яркая ракета. Это был сигнал, извещавший о готовности к полету.

Наступила глубокая тишина. Казалось, многотысячная толпа затаила дыхание. Слышны были только голоса Мациевича и напутствующего его инженера-механика.

Мациевич окинул взором поле, подошел к аэроплану, забросил ногу на переплет плоскости. Вслед за этим мы увидели его сидящим, с ногами, свесившимися в воздухе, на каком-то невероятном сидении. Напряженную тишину вдруг разорвали газовая вспышка и неровный гул мотора. Из-под аэроплана вырвались клубы дыма.

Полковник, с беспокойством глядевший на Мациевича, вдруг сорвался с места и побежал к воротам, будто зазывая последних гостей.

— Внимание, господа, внимание! Наблюдайте полет, сейчас начинаем.

Впрочем, и без того зрители не отрывались от дрожащей машины, от человека, надвинувшего шлем на озабоченное лицо. Гул раздался громче, взмах винта убыстрился, машина, качнув плоскостями, сошла с места и медленно побежала по лугу. Потом, убыстряя бег и пройдя еще несколько десятков метров, машина тяжело оторвалась от земли. Многоголосый и восторженный вздох вырвался из толпы.

Далеко за линией забора аэроплан медленно, медленно набирал высоту.

Балаганный голос снова отвлек внимание зрителей:

— Следите за полетом смельчака! Сейчас он находится на

такой высоте, откуда не только человек, но и слон проломит свой череп, если сорвется. Прошу наблюдать за полетом!

Захваченная невиданным зрелищем толпа с Коломяжского поля, с далеких окраин Петербурга сопровождала аэроплан тысячами взоров.

Мациевич зашел на второй круг, держа дрожащий штурвал. Встречная струя воздуха прижимала ноги, повисшие над перекладиной сидения. От сильных оборотов винта хрупкое тело аэроплана вибрировало, его плетеные плоскости дрожали. Вспоминались первые райтовские полеты на планере, когда один из братьев Райт лежал на плоскости вниз животом. Это было не менее безопасно и не более удобно, чем полет Мациевича на этом воздушном рыдване. Но опасность никогда не пугала смельчаков.

Вслушиваясь в ритмический гул четко работавшего механизма, в гамме металлических звуков пилот уловил едва различимый стук, то пропадающий, то снова возникающий.

Мациевич сбавил газ. На замедленных оборотах винта аэроплан прошел плавно, описав дугу над землей. Нужно было переходить к фигурам. Прикинув высоту, пилот приготовился к подъему и снова прибавил газу. Мотор чихнул, заработал более гневно и резко увеличил число оборотов.

Чуть задрав нос, аэроплан пошел виражем над сузившимся внизу зеленым полем аэродрома. Теперь четырехугольник аэродрома казался обрамленным яркими цветочными грядами. То была праздничная толпа, воодушевленно следившая за аэропланом и чуть видимым силуэтом пилота, будто повисшим на переплете сидения. Одни в этом полете видели будущее русской авиации, другие — просто необычный акробатический номер. Для самого Мациевича полет решал успех любимого дела, — было обещано купить во Франции новый аэроплан.

Ровное гудение мотора все чаще нарушалось стуком. Можно себе представить, как удручала Мациевича эта несомненная неисправность в моторе, которая дала себя знать с первых минут полета.

Снижаться нельзя. Нужно пройти еще несколько кругов, сделать простейшие фигуры и вернуться на землю, не опорочив своей машины.

Мациевич дал газ до предела. Вздрогнув всем корпусом, аэроплан судорожно качнулся, словно желая сбросить больной мотор со своих хрупких, раздвоенных плоскостей. Затем, пролетев но горизонту около сотни метров, неожиданно «клюнул» к земле. Мациевич стремительно вытянул руль глубины и удержал аэроплан на одном горизонте.

Едва уловимые прежде стуки теперь уже слышались

явственно. Мотор в серьезной неисправности. Только на земле можно установить, в чем дело. Но преждевременная посадка подобна поражению.

Мациевич повел машину на малых оборотах, полный решимости продолжать полет. Взглядом он определил высоту полета и, удовлетворенный ею, попытался задрать машину вверх. Легкий решетчатый хвост опустился, мотор поднялся к небу, дошел почти до мертвого положения, и вдруг аэроплан валится на спину, начиная стремительное падение. Мациевич судорожно удерживает гибельное пикирование. Аэроплан снова идет по кругу.

Я представляю моего бедного друга, припомнившего в эти минуты раздражительный разговор механика с инженером, какое-то непонятное упрямство суетливого полковника… Но Мациевичу важно было одно — дозволено было бы лететь.

Да и почему было не лететь перед многотысячным народом, взволнованно приветствующим рождение своей, русской авиации?

Вслушиваясь в шум мотора, Мациевич прибавил газ и начал одну из простейших фигур. Он накренил самолет на левое крыло, но внезапный рывок потряс машину от мотора до хвостового оперения. Верхнее крепление ударило его по голове.

Перекладина, на которой он сидел, согнулась под тяжестью тела. Потом машина повалилась на левую плоскость, мотор вдруг с выстрелом выплюнул газ и окончательно умолк…

В непостижимой тишине Мациевич услышал зловещий свист воздуха, который уже вихрился в раздирающихся плоскостях самолета. Он круто вырвал руль глубины и в тот же миг силой большого удара сам вылетел из сидения.

Земля мелькнула зеленым прямоугольником, обрамленным пестрой людской гирляндой, потом она закружилась перед глазами по спирали, вращаясь в ритм змеиному свисту, который все нарастал в барабанных перепонках.

Мациевич поднял голову, он хотел посмотреть на свой падающий аэроплан, но огромная несущаяся скорость остановила его движение на полуобороте головы. Он так и не увидел своей машины и падал, разгоряченный невероятностью катастрофы, совершенно не думая о смерти, которая неслась к нему навстречу.

Ломалась машина, которую оп любил, которой доверял… Теперь она гибла, губя, вероятно, и его…

Мациевич еще раз попытался поднять голову, чтобы увидеть хрупкую машину. Но в следующий миг его тело, вмявшись в землю, отскочило в сторону на несколько метров.

Дикий крик тысяч людей застыл в воздухе.

У безжизненного мешка мышц и костей, окруженного нарядом полиции, жестикулировал полковник Кованько».

Рассказчик взволнованно поднялся со своего кресла.

— Я не понял, простите, вы и сами летали? — спросил я, заметив волнение старика.

О минуту он стоял молча, потом, словно нехотя, ответил:

— Летал на том же однотипном рыдване. На второй посадке я поломал себе ногу, а мой спутник отлетел от удара на три сажени. Мы оба лежали в больнице. Он — с перевязанной головой, — при падении кожу с его лица содрало, как чулок. Я — с перешибленной ногой, закованной в гипс. Вот какова была техника, которую мы имели.

— Думаю, что теперь на технику отечественной авиации вы не в обиде, — смеясь сказал я.

— Ну, и вы, вероятно, на нее не сердитесь.

Слева по борту в легкой дымке вырисовывались сизые кавказские берега. Собеседник встал и пошел в каюту собираться.

Когда теплоход остановился на рейде и к его борту направился катер, старик в морском кителе с двумя боевыми орденами на груди подошел попрощаться.

— Благодарю за общество, хотя не знаю, как вас назвать.

Я назвал себя.

— Рад трижды… Откроюсь и я — конструктор И.

Невольно я отступил на шаг, затем мы обнялись как люди, чувствующие друг к другу неизмеримую благодарность.

ЛЕТНАЯ ЖИЗНЬ

Пошел в авиацию

Я уже всем рассказывал, что будущее мое — авиация: у меня приняли документы в летную школу и допустили к испытаниям.

— Зачислен! — хвастливо сообщил я своим товарищам. — Думаю итти в истребиловку…[1] Как вы, ребята, советуете?

Ошарашенные дерзостью или «успехом», ребята молчаливо и завистливо переглядывались, а это еще больше разжигало во мне вздорное хвастовство.

— В истребиловке как-то больше самостоятельности, — тоном знатока говорил я. — Сел в самолет — и будь здоров. Сам себе хозяин — никаких дядек. На бомбовозе лихо не выскочишь… Всегда над тобой командир, штурман… Словом, решено — иду в истребиловку. Только бы попался смелый инструктор. А то знакомый парень рассказывал…

Ребята подсели ближе.

— «Я, говорит, хотя в первый раз вел машину, но убежден был, что выдержу. Взлет был хорош. Летели в учебной. Как полагается — спереди я, сзади — инструктор. Пусть, думаю, смотрит, рыжий, как летать нужно. Делаю круг, иду по прямой, только чувствую, что машину на разворот тянет. Прибавляю газу, пытаюсь выровнять — смотрю назад, а он, сукин сын, нарочно в вираже держит самолет (управление-то двойное) — как, дескать, буду реагировать. Ну, а я реагирую — бросил ручку, поднял вверх руки — смотри, мол, не управляю. И он руки поднял… Я хватился тогда за штурвал, но поздно, над головой что-то звякнуло, хрустнуло, меня ударило по затылку… Машина плюхнулась на землю… Ладно, еще под нами оказалась пашня — отделались ушибами…»

— Ну, и что же? — спросили мои зачарованные слушатели.

— Ну, и списали, конечно, парня из авиации. А не будь инструктора, пожалуй, и сейчас бы…

— Но ведь инструктор-то был прав, — возразил товарищ.

— А вообще не люблю я советчиков, — грубо отрезал я. — Иду в истребиловку, не уговаривайте.

Экзамены начались хорошо. Бесповоротно убежденный в своем призвании, я взял расчет на заводе и попрощался со всеми знакомыми.

— Еду в авиацию.

Врачи также признали меня годным. Оставалось показаться только терапевту, и через день, сделав кое-какие покупки к отъезду, я зашел к врачу, уверенный в безупречном состоянии своего здоровья.

— Негоден, — вдруг ошарашил меня маленький старичок, тщательно выслушав мои легкие.

— То есть… как негоден… — еле пролепетал я.

— Негоден, голубчик, — по складам произнес старичок, приподняв очки.

И, увидев вдруг смякшее, серое мое лицо, более ласковым голосом повторил:

— Негоден, милый… Годика через два, пожалуй…

Пришибленный, опозоренный, побрел я на завод, полный стыда и конфуза.

«Хвастун. Что я скажу? Засмеют…»

Тихо вошел в контору и, словно больной, протянул свои документы.

Год спустя я снова переступил порог медицинской комиссии, с неотвязчивой мыслью о маленьком старичке-терапевте. Хотя на этот раз, выслушивая мою грудь, меня вертел здоровенный дядя, все казалось, что вот-вот в пустом кабинете, как и год назад, раздастся запечатлевшийся на всю жизнь сухой, металлический голос старичка, красноярского терапевта в очках.

Но врач не произнес ни единого слова. Черкнув что-то пером, он протянул мне листок; от волнения я не мог взять его в руки.

Меня приняли в летную школу.

Весной 1928 года я приступил к обучению летному делу. Впервые на самолете поднялся в воздух.

Пилотировал опытный летчик Ревенков, низенького роста, не расставававшийся с короткой трубкой. Курил он всегда и всюду, даже в полетах. Первый полет, которого я так долго ждал, меня немного разочаровал, до того все было спокойно и необычайно просто.

Сразу же после взлета я начал по карте сличать местность, но скоро запутался. Ревенков, делая бесконечные виражи и восьмерки, лишил меня всякой ориентировки.

После первого ознакомительного полета мы приступили к первоначальному обучению рулежке. Мы должны были научиться вести самолет на землю по прямой, производить развороты на девяносто градусов и кругом, познакомиться с управлением самолета. Машина, на которой мы проходили рулежку, не взлетала — крылья ее были порваны, то есть освобождены от верхнего покрытия, отчего самолет имел ничтожную подъемную силу и большое сопротивление. В сильный ветер или с трамплина такой самолет может подскочить вверх не более, чем на один-полтора метра. Копоть и отработанное масло толстым слоем покрывали фюзеляж и крылья самолета, на котором мы учились рулить. Держать этот самолет в чистоте стоило огромных усилий.

В школе мы научились не только летному делу. Стояли на часах, были дневальными, дежурили на кухне, чистили картофель.

Отлетала дешевая книжная романтика. В школе мы услышали о подвигах наших летчиков в гражданской войне, о подлинной героической романтике.

В 1929 году я был принят кандидатом в члены ВКП(б).

Летом этого же года меня перевели в город. Здесь-то и началась настоящая, повседневная летная учеба. Инструктором в нашу группу назначили молодого летчика Аникеева, только что окончившего эту же школу. Обучение началось на самолете типа «Avro bebi», по-нашему он назывался «У-1» (учебный первый). Это был двухместный биплан деревянной конструкции с ротативным девятицилиндровым мотором «РОН» в сто двадцать лошадиных сил.

В один из первых же полетов с Аникеевым неожиданно получаю по телефону распоряжение:

— Возьмите управление в руки и ведите самолет по горизонту.

С подчеркнутым спокойствием, точно такие приказания мне приходилось слушать каждый день, скрывая внутреннее волнение, берусь за управление. Десятки раз я слышал наставление инструктора, что ручку нужно держать свободно, что сила не нужна, но все вылетело из головы. Я так сжимаю ручку управления, что даже пальцы хрустят. Через несколько минут от напряжения я становлюсь мокрый, и даже ручка управления становится влажной. На языке инструкторов такое управление называется «выжиманием из ручки воды».

Пот с меня лил градом, а полета по горизонту не получалось. Самолет шел то вверх, то вниз, то в один, то в другой бок, словно издеваясь над всеми моими усилиями.

О тех пор как я впервые взял в руки руль, прошло десять лет, но и теперь, садясь в кабину самолета, не могу без усмешки вспомнить мои первые попытки вести самолет по горизонту.

Летали каждый день. Я привыкал к самолету. Привыкал и самолет ко мне. С Аникеевым я уже летал на высший пилотаж — делал петли, перевороты через крыло, виражи.

Так я сделал девяносто полетов.

Лечу один

Как-то после полета инструктор, вместо того чтобы зарулить к стартеру, приказал мне рулить на вторую линию и, прирулив, выключил мотор. Затем, приказав выбросить подушку с переднего сиденья, вытащить ручку, привязать ремни, чтобы они не болтались в кабине, спросил:

— Полетишь сам?

Я знал, что должен наступить день, когда мне зададут такой вопрос, однако не думал, что это будет так скоро. Немного растерявшись, все же ответил:

— Конечно, полечу.

Инструктор, как мне показалось, нахмурился и строго сказал:

— Задание: нормальный взлет, набор сто пятьдесят, метров первый разворот, набор триста метров, нормальная коробочка (то есть полет по четырехугольнику), расчет с девяноста, посадка на три точки в ограничителях.

Подруливаю к стартеру, прошу старт. Вижу взмах белого флага, даю газ и взлетаю.

«Лечу один! Дядьки впереди нет. Довольно полетов с инструктором!»

Но раздумывать теперь не приходится. Высота уже сто пятьдесят метров, нужно сделать правильный первый разворот. Затем наступает время производить расчет. Рассчитываю, сажусь в ограничителях на три точки, но в момент посадки забываю включить мотор, и мотор останавливается. По неписанному летному правилу, когда останавливается мотор, взваливают себе на плечи грязный хвост самолета и оттаскивают его с посадочной полосы на взлетную. Так пришлось сделать и мне.

Первый полет совершен, хотя и не совсем удачно. Каждый следующий самостоятельный полет мне доставлял какую-то удивительную радость.

— Вот, — говорил я себе, — какая машина тебе подчиняется, Костя!

Любой летный день был праздником. Если небо ясное, день безветреный, — настроение было прекрасным. Стоило измениться погоде, как менялось и настроение. Иной раз не летали день-два, — такие дни для меня тянулись, как недели.

Я беспрерывно смотрел то на небо, то на барометр, ожидая хорошей погоды.

Продолжая полеты на учебном самолете, совершенствуя взлеты и посадку, я чувствовал, как машина все лучше и лучше понимает меня, начинает беспрекословно подчиняться мне.

Одновременно возникла излишняя самоуверенность, которая и подвела меня.

Неудачи

Наша группа уже заканчивала полеты на учебном самолете. Шли последние занятия. Каждый из нас должен был добиться безукоризненных взлетов и посадок.

Все мы стремились к тому, чтобы сесть как можно ближе к «Т».

Первые две посадки я делаю, как у нас говорят, с «недомазом» в десять-двадцать метров. Заключительную третью посадку, понадеявшись на свое мнимое уменье, делаю без точного расчета. В результате вижу, что промазываю. Слева от меня уходит так страстно желаемое «Т», и я несусь к первому ограничителю.

Желание во что бы то ни стало не выйти из ограничителя ослепило меня. Вопреки всему, сажаю машину тогда, когда она еще не потеряла скорости. Случилось что-то непоправимое. Самолет сел на одно колесо, правая сторона шасси, не выдержав, сломалась.

Шасси на учебной машине держится на стяжках и расчалках. Две боковые стойки, на которых крепится ось, носят прозвище «козьи ножки».

И вот правая «козья ножка», не выдержав удара, подкосилась. Машина легла на правое крыло, задрав кверху левое. С трудом вылезаю из кабины.

Сознание непоправимости проступка все сильнее охватывало меня. Я стараюсь не глядеть на инструктора и товарищей.

Думая о предстоящем разговоре с секретарем партгруппы, я сгорал от стыда. Инструктор да и все товарищи первое время избегали смотреть на меня, — так велико было их огорчение.

Да и как не огорчаться, если из-за моей поломки группа с первого места отошла на третье.

Наш выпуск первым в школе осваивал зимние полеты при низких температурах на учебном самолете.

Закутавшись во все теплое, что только можно было достать, неуклюжие и бесформенные, стояли мы на старте в ожидании полета.

Тот, кому надо было лететь, кутал лицо в теплый шерстяной шарф так, что открытыми оставались только глаза. Так велик был наш страх перед морозом.

Успехи нашего выпуска показали, что и в мороз можно учиться летать на открытых учебных самолетах.

Много хлопот нам доставляли очки. Теплое дыхание инеем

оседало на стеклах. Очки становились настолько непрозрачными, что через них трудно было что-нибудь разглядеть. Пробовали натирать стекла изнутри мылом, но и это мало помогало. В те дни, когда я учился, мы попросту предпочитали летать без очков.

Во время этих зимних полетов я сделал первую вынужденную посадку. Правда, произошла она не по моей вине.

Вся наша группа уже отлетала, последним должен был лететь я. Инструктор приказал проверить количество остававшегося в баках бензина. После осмотра техник доложил, что бензина хватит минут на пятнадцать, не больше. Не желая оставлять меня в тот день без полета, инструктор приказал мне садиться в кабину. Пока запускали и прогревали мотор, пока я подруливал к месту старта, прошло минут пять-шесть.

Взлет я произвел нормально. На высоте семидесяти метров мотор вдруг закашлял, зачихал и начал давать перебои. Бензин кончился.

Что делать?

По инструкции я должен был садиться прямо перед собой и никуда не разворачиваться, так как высота для разворота слишком мала. Впереди меня поле, немного дальше — полотно железной дороги, за ним канава. Пока я все это соображал, самолет шел все ниже и ниже. Огромным белым покровом приближалась земля.

Сел на поле. Самолет на лыжах уже бежал по снегу и вдруг попал в канаву. Шасси не выдержало и сломалось. Я моментально выскочил из кабины, осмотрел самолет, с радостью убедился, что ничего серьезного нет. Через тридцать минут к месту посадки подъехал автомобиль с бензином и запасным шасси.

После окончания полетов на учебной машине мы перешли к полетам на самолетах другой системы. Полеты на этих машинах давались мне легко. Я быстро вылетел в самостоятельный полет и так же быстро освоился с пилотажем.

Перед завершением учебной программы инструктора проводили проверку на сообразительность. Во время полета с учеником инструктор прикрывал пожарный кран, чтобы прекратить доступ бензина к мотору, или выключал зажигание, убирал газ, давал высотный корректор. Все это делалось для того, чтобы проверить, насколько быстро ученик может обнаружить и ликвидировать помеху.

В один из полетов мой инструктор на высоте в триста метров вдруг закрыл газ. Мотор стал работать только на малых оборотах. Надо немедленно садиться. Впереди расстилался зеленый луг. По бокам его — пахотные земли с двумя-тремя глубокими бороздами. Решил сесть на луг.

Во время планирования, тщательно осмотрев приборы, перекрыл бензиновые баки, то есть сделал то, что полагалось сделать по инструкции. Разворачиваясь против ветра, я начал посадку, как вдруг заметил, что посреди луга, в том месте, где мой самолет должен пробежать по земле, спокойно лежат два верблюда. Если бы самолет наткнулся на верблюдов — неизбежна авария. Надеясь, что испуганные шумом надвигающейся на них машины верблюды убегут и очистят место для посадки, я продолжал снижение. Однако, ошибся. Верблюды даже головы не повернули в сторону самолета. Они продолжали невозмутимо жевать.

Инструктор снова дал газ. Самолет, пробежав немного по земле, поднялся, и мы пролетели над спинами верблюдов, но и на этот раз они не обратили на нас никакого внимания.

Этот случай показал мне, как малейшая неточность, ошибка или неуверенность могут привести к неприятностям. С той поры я стремлюсь к тому, чтобы как можно больше видеть, как можно больше знать и как можно скорее принимать правильное решение.

Занятия на самолете «Р-1» уже заканчивались, когда я вынужден был прекратить полеты. Передвигая громадный ящик из-под самолета, я растянул ногу и двадцать дней ходил на костылях.

Но, как говорится, беда не приходит одна. Ожидая, пока поправится нога, чтобы как-нибудь скоротать время, я стал заниматься фотографией.

Как-то для промывания снимка мне понадобилась холодная вода. Взяв в одну руку ведро, другой опираясь на палку, я пошел за водой в маслогрейку. Там собрались только что вернувшиеся с полетов курсанты. У стены стоял бачок с тлеющими остатками масла и бензина. Мне почему-то показалось это опасным. Набрав полное ведро кипятку, я с размаху плеснул ее в бачок. Мне казалось, что сейчас все погаснет. Но я ошибся. От горячей воды бензин начал испаряться, и пламя мигом заполнило все помещение. Началась обычная в таких случаях суматоха. Все устремились к узенькой дверце, но всем сразу выскочить не удалось. На некоторых стали уже тлеть комбинезоны. Я был в одних трусах, поэтому пострадал больше всех. В особенности сильно обгорели грудь и левая рука. Мне пришлось пролежать в постели полтора месяца. Курсанты моей группы уже почти заканчивали учебу. Желая во что бы то ни стало их нагнать, я с больной рукой пришел на полеты. Я успокоил инструктора, сказав ему, что совершенно здоров, и приступил к занятиям.

Сколько мучений стоили мне первые полеты! Каждое

прикосновение к не зажившей еще руке вызывало нестерпимую боль. Все же я очень скоро догнал группу и вместе с ней закончил свое обучение. Последние три полета надо было совершить на ориентировку.

Первый полет я произвел, сидя в задней кабине в качестве летчика-наблюдателя. Летел я с командиром моего звена. Маршрут был около ста пятидесяти километров. Летели мы всего один час двадцать минут. Я все время вел ориентировку и давал нужные летчику курсы.

Во второй полет я сидел уже за рулем. Наблюдателем летел товарищ Наумов. Промелькнул первый ориентир, затем второй. Через пятнадцать минут должен появиться третий ориентир — село. С недоумением оглядываюсь на летнаба. Тот, улыбаясь, знаками показывает: «Смотри сам».

Лечу еще пятнадцать минут. Летчик-наблюдатель достает карту и начинает определять место, где мы находимся. Вскоре он дает нужное направление. Мне почему-то показалось, что оно противоположно тому курсу, по которому нам нужно лететь. Летнаб настаивает на своем. Я достаю из кармана яблоко, протягиваю летнабу, а знаками показываю: «Полечу по своему маршруту». Летнаб яблоко взял, но продолжал настаивать на своем.

Через час мы вылетели к железнодорожной станции Илецк, которая находилась в шестидесяти километрах от пункта, куда мы должны были прилететь. Тут только я понял свою ошибку.

Взяв, наконец, правильный курс, я полетел к аэродрому и прилетел как раз во-время. Бензина хватило только на то, чтобы прирулить к ангару, после чего мотор замолк.

Не обошлось без происшествий и в третий полет по маршруту, когда совершенно неожиданно отказал в работе прибор, показывающий температуру воды. Вскоре перестала действовать правая ветрянка, качающая бензин. Я перешел на левую и через некоторое время заметил, что амперметр не работает. Положение было трудное. Я не мог уменьшить обороты мотора. Пришлось все время держать мотор на 1400 оборотах в минуту. Мотор перегрелся, и радиатор начал парить. Стараясь выполнить задание, я подобрал режим работы мотора и продолжал полет. Подлетев к аэродрому, я произвел расчет и сел нормально, с выключенным мотором. Этот случай показал мне, как тщательно необходимо проверять перед вылетом всю материальную часть.

Закончив курсы и получив хорошую аттестацию командования, я был назначен для полетов на истребителях.

Истребитель подвижен и юрок. Летая на нем, чувствуешь

красоту полета, скорость.

Для полетов на истребителях нам дали парашюты, показали, как нужно их надевать и как следует дернуть за кольцо, если придется прыгнуть.

Вот и вся «теория» парашютного дела, которую нам преподнесли в школе.

Парашют меня заинтересовал, и хотя никто толком не мог мне объяснить, как с ним обращаться, я все же решил прыгнуть. Подав рапорт с просьбой разрешить прыжок, я стал готовиться. На мой рапорт мне даже не ответили, настолько в те дни диким и нелепым казалось мое желание совершить прыжок.

ПАРАШЮТ — МОЙ!

Первый прыжок

Над оренбургской степью, спаленной зноем, солнце пылало от зари до зари. Мы отдыхали лишь ночью, когда жара немного спадала. Утром опять солнце, опять нестерпимый зной…

В один из таких, дней, побывав в городе, я пешком возвращался в лагерь. Утомленный жарой, я медленно шел по пыльной дороге. Над широко раскинувшимся лагерем кружили самолеты. Среди множества машин, летавших то строем, то по одиночке, меня привлек странный полет одного смельчака.

Какой-то летчик, проделав упражнения по высшему пилотажу, поднял самолет до двух тысяч пятисот метров. Машина резво совершала эволюции, послушная руке пилота. После трех правых витков штопора летчик снова набрал высоту, ввел самолет в левый штопор, и машина трижды обернулась вокруг своей оси.

Очевидно, летчик дал рули для вывода — это было видно по вращению самолета. Заинтересовавшись намерениями летчика, я стал наблюдать. Машина, поблескивая плоскостями, штопором неслась к земле. Метрах в ста пятидесяти — двухстах, когда я уже мысленно простился с моим неизвестным товарищем, машина нехотя вышла из штопора и, резко пикируя, понеслась вниз. В момент, когда, казалось, уже должен был произойти удар о землю, самолет вдруг выровнялся, приняв горизонтальное положение. Выбора не было. Мотор остановился — летчик вынужден был ткнуться на площадку, изрытую канавами.

Приземление произошло нормально. Попав, однако, на бугры, самолет запрыгал, словно подбитая птица, и оторвался от одной из неровностей, сыгравшей роль трамплина. Небольшой овраг, оказавшийся впереди, машина проскочила, и хвостовая часть ее задела за выступ оврага и оторвалась от фюзеляжа… Самолет по инерции сделал еще несколько прыжков, подломал шасси и ткнулся носом в грязную лужу.

Что было мочи я бросился к самолету, желая узнать судьбу пилота, так как по номеру на хвосте уже узнал машину нашей группы.

У разбитой машины стоял молодой летчик — наш курсант Власов. Кое-как выбравшись из остатков кабины, он с сокрушенным видом рассматривал свой истерзанный самолет. Он рассказал мне, что случилось: попал в штопор. Не имея возможности прекратить падение самолета, он вспомнил было о своем парашюте. Но какай-то боязнь и неумение пользоваться этим спасательным аппаратом заставили его остаться в падающей машине. Власов разбил ее и, не воспользовавшись парашютом,

едва не разбился сам.

Случай этот ближе свел меня с парашютом и заставил задуматься над техникой прыжка. Летая на истребителях, я ни разу не пользовался этим спасательным аппаратом и даже не знал, что он собой представляет. Правда, еще ранее я принял решение, что в случае катастрофы, когда машину спасти будет невозможно, я обязательно воспользуюсь парашютом. Случай с Власовым еще больше укрепил во мне это убеждение. Прыгать нужно уметь так же, как владеть рулем самолета, — решил я.

Другой случай, происшедший на моих глазах, окончательно убедил меня в этом.

Я дежурил в степи. Укрывшись от жары, я забрался в свою палатку и оттуда наблюдал, как самолеты делали в воздухе различные перестроения. В кристальной лазури неба были отчетливо видны малейшие эволюции машин, летавших в окружности на расстоянии пяти-шести километров. Внимание привлек самолет, летевший на высоте более двух тысяч метров. Он проделывал всевозможные фигуры высшего пилотажа.

Летчик то на полном газу свечой набирал высоту, снова разгонял машину и делал мертвые петли, то лениво переворачивался набок, делал «бочки», виражи… Вдруг самолет вошел в левый штопор. О волнением я стал считать число витков: один, два, три, четыре… Я насчитал уже двадцать два витка, пока самолет, продолжая штопорить, не скрылся за линией горизонта. Оторвавшись от бинокля, я бросился к телефону и сообщил командованию о случившемся. Несколько минут спустя я узнал об аварии.

Летчик Михайловский, не сумев вывести самолет из штопора, пытался сам спастись на парашюте. Но было уже поздно. Он оставил самолет на высоте семидесяти-восьмидесяти метров от земли. Не имея запаса высоты, парашют открылся не полностью. Пятнадцатиметровая длина шелкового купола и строп едва вытянулись в колбаску: парашют не амортизировал удара — летчик погиб. Если бы Михайловский умел владеть парашютом, он спасся бы, оставив безнадежную машину хотя бы в двухстах метрах от земли.

Этот случай был этапом в моей жизни. Я твердо решил научиться владеть парашютом, научиться прыгать с самолета.

С этим намерением осенью 1931 года, в звании младшего летчика, я приехал в Н-скую краснознаменную истребительную эскадрилью Ленинградского военного округа, замечательную славными боевыми традициями.

Встреча в эскадрилье была теплой и радушной. Я быстро освоился с новой обстановкой, познакомился с командирами и

летчиками и, не оставляя своего замысла — прыгнуть с парашютом, занялся своим непосредственным летным делом. Из ближайших разговоров со своими товарищами я узнал, что за несколько месяцев до меня в ту же эскадрилью прибыл молодой летчик, у которого было уже несколько парашютных прыжков.

Вечером того же дня мы были знакомы. Интересовавший меня парашютист был командир-истребитель Николай Александрович Евдокимов. Держался он чрезвычайно серьезно и, несмотря на свои двадцать два года, старался говорить важно, начальствующим тоном и обязательно басом.

Правда, тема наших разговоров никак не соответствовала начальствующему тону: я старался свести разговор только к прыжкам и парашютизму. Устройство и назначение боевого парашюта мне было известно, но тренировочный, на котором совершают учебно-тренировочные прыжки, оставался для меня загадкой.

В эскадрильи не было ни одного тренировочного парашюта, а на боевых прыгать не разрешалось. Наслушавшись от Евдокимова рассказов о прыжках, случаях в воздухе, я за короткое время заочно изучил тренировочный парашют, но прыгать было не с чем.

Весной в нашу эскадрилью пришел приказ — выделить двух летчиков на сбор инструкторов парашютного дела. Моя страсть к парашютизму была всем известна. Командованию выбирать пришлось недолго. На сбор в Евпаторию отправились Евдокимов и я.

Пасмурная и дождливая погода была использована для ознакомления с парашютами. Я до деталей изучил заграничные типы парашютов «Орс», «Бланкье» и другие, первый русский парашют системы Котельникова и, в особенности, учебно-тренировочный.

Ежедневно тренируясь, все ждали летной погоды. В плотно обтянутых комбинезонах, с парашютами на груди и за плечами, я вместе с товарищами изучал технику прыжка — отделение от самолета, приземление. Увлеченные новизной дела, мы десятки раз влезали в кабину большого самолета, с которого предполагался первый ознакомительный прыжок.

Наконец, наступил долгожданный прозрачный и солнечный день. Туманная дымка над Евпаторией растаяла. Все были возбуждены. Прыгаем!

Получив приказ готовиться к прыжку, я осмотрел свой парашют, сам уложил его, проверил все до последней резинки, тщательно подогнал под свой рост и в назначенное время вместе с пятью другими летчиками — будущими инструкторами-

парашютистами — приехал на аэродром.

Под тремя сильными моторами машина нервно дрожала, готовая вспорхнуть со старта. Мы расселись в удобные кресла самолета. Последним, проверив посадку, вошел в самолет инструктор парашютного дела товарищ Минов. Видимо, он остался нами доволен.

Но вот дан старт, и машина, выплюнув клубы отработанного газа, ровно побежала по стартовой площадке. Еле заметный отрыв — и мы уже в воздухе. В застекленные окна кабины я видел, как уплывает выстланная на аэродроме буква «Т» — посадочный знак, ангары, а в стороне — Евпатория, окаймленная широким полукругом залива. Наблюдаю за товарищами, но они сосредоточенно смотрят лишь на Минова. Смотрю и я на него. Самолет делает последний круг, плавно разворачиваясь правым крылом. Придерживаясь за ручку, Минов смотрит на землю и сквозь открытую дверь кабины определяет положение самолета в воздухе.

Расчет сделан. Взмахом правой руки Минов подзывает первого парашютиста — неоднократно прыгавшего летчика. Он должен сделать показательный прыжок, чтобы на его примере мы могли видеть правильность расчета и основные приемы техники отделения. Я и мои товарищи сидим, не шевелясь, и запоминаем каждое движение парашютиста.

Вот он подошел к краю кабины, поставил наборт левую ногу, правой рукой взялся за вытяжное кольцо. Вот он отодвинул нагрудный парашют вправо, придерживаясь левой рукой за борт. Мы все, незаметно для себя, приподнимаемся со своих кресел. Минов рукой слегка касается плеча парашютиста, и в это мгновение мы видим, как тот стремительно бросается вниз.

Не отрываясь, я смотрю в окно и вижу, как парашютист летит вниз, раскинув ноги. Ясно вижу стоптанные подошвы его сапог, каблуки… еще мгновение — и над падающим комком появляется парашют. Увлекаемый вытяжным парашютиком, он вытягивается в колбаску… и вдруг вспыхивает правильным полукругом. Видно, как, заболтав ногами, парашютист повисает под зонтом.

Машина идет на следующий круг и поочередно выпускает еще двоих. Моя очередь. Возбужденный прыжками товарищей, я ерзаю на кресле, глядя то на Минова, то на землю, то на маленькие беленькие зонты, под которыми спускаются мои товарищи. Врач, стоящий рядом со мной, замечает волнение. Взяв мою руку, он считает пульс — девяносто, вместо нормальных семидесяти четырех.

— Хорошо! — говорит он и одобрительно хлопает меня по плечу.

Подхожу к дверце кабины. С высоты шестисот метров смотрю вниз на землю и впервые по-новому ощущаю высоту. Земля кажется необычной, не такой, какой я привык ее видеть из кабины своего истребителя, летая на больших скоростях. Перед прыжком она кажется маленькой, дорогой и близкой. И город в стороне и синий рукав залива кажутся маленькими от ощущения высоты. В этот момент не верится, что, бросившись вниз, опустишься на землю.

Легкий удар Минова отрезвляет меня. Пора! Не задумываясь, я мягко сгибаюсь в пояснице, и тело мое, получив крен через борт, летит вниз головой… и я отчетливо вижу землю, сначала неподвижную, как на плане аэроснимка с разлинованными прямоугольниками площадей. Потом она медленно начинает вращаться, крутиться вокруг меня, и я на лету убеждаю себя, что это происходит от моего собственного вращения. Нужно остановить падение, — мелькает в моем сознании. С силой дергаю вытяжное кольцо. Кончик троса просвистел перед самым моим носом и остался в руке. Усилие, которое нужно применить для выдергивания вытяжного кольца, равно полутора-двум килограммам. Но, движимый инстинктом самосохранения, начинающий парашютист обычно дергает кольцо с такой силой, что трос целиком выскакивает из шланга и нередко кончиком ударяет по лицу. С еще большей скоростью лечу к земле. «Раскроется ли?» Ощущаю толчок. Меня встряхивает, как котенка, и вместе со стропами болтает в воздухе. Вздыхаю легко и свободно. При быстром падении почти не дышал. После шума мотора и напряженного ожидания прыжка наступили удивительная тишина и спокойствие, хотя нервы возбуждены.

Я машу самолету, уходящему на последний круг, кричу товарищам и плавно снижаюсь к земле.

По мере того как нервы успокаиваются, я свыкаюсь со своим положением в воздухе. Поправляю ножные обхваты, привязываю вытяжной трос и разворачиваюсь по ветру, перекрещивая основные лямки руками. Вот уже до земли остается не более ста пятидесяти метров. Возникает ощущение, будто земля надвигается на меня. Спускаюсь еще ниже и с высоты семидесяти-восьмидесяти метров слышу крики: «Подбери ноги!»

Увлеченный полетом, я не приготовился к встрече с землей и, лишь взглянув вниз, почувствовал скорость падения, совершенно неощутимую на большой высоте. До приземления остается десять-двенадцать метров. Делаю позицию: подбираю ноги — все внимание на землю. Чувствительный удар. Я падаю на бок почти в центре аэродрома.

Навстречу бежит врач. Не дав освободиться от парашюта, он

хватает меня за руку и, улыбающийся, смотрит в лицо.

— Молодец! Пульс замечательный, всего сто четыре. Какое впечатление? — спрашивает он.

Я вне себя от радости, но стараюсь держаться серьезно и как можно солиднее. Делаю вид, что о таком пустяке мне, собственно, не хочется и рассказывать.

В моей новенькой парашютной книжке появилась первая запись:

«10.I.1932 — прыжок с самолета. Высота 600 м.».

Комиссия дала удовлетворительную оценку моему прыжку.

В тот же день мне вручили нагрудный значок парашютиста под номером «94».

Последующие четыре прыжка в Евпатории хотя и совершались с самолетов различных систем, тем не менее они повторили для меня знакомые ощущения первого прыжка. Зато пятый остался в памяти до сих пор.

Меня подняли в воздух на самолете «Р-5». С этой машины я прыгал впервые. На высоте семисот-восьмисот метров я оставил кабину и вылез на плоскость, чтобы по сигналу летчика броситься вниз.

Уже стоя на плоскости летящего самолета, я взглянул на землю и вдруг почему-то почувствовал себя одиноким и потерянным. Мною овладела одна мысль — как можно скорее очутиться на земле. Но, думая о земле, я не мог сдвинуться с места и бессмысленно глядел вниз. Самолет уже сделал лишний круг, и я понимал, что медлить нельзя — нужно прыгать, иначе расчеты будут сбиты. Летчик подал сигнал — оставляй самолет, но чувство физического отвращения к прыжку казалось непреодолимым. Я посмотрел на землю, на летчика и увидел, как тот раздражительно повторил свой приказ. Тогда, напрягая всю свою волю, я отвалился от самолета и дернул кольцо, чтобы скорее прекратить падение…

Прыжок получился неважный. Крепким ударом о землю я поплатился за свое промедление, потому что, не выполнив своевременно команды летчика, я выбросился с запозданием, не рассчитав приземления. Сел я на дорогу, изрытую ямами, и все же был доволен, что переборол небывалую силу сопротивления. Когда на земле я раздумывал о случившемся, мне было стыдно за самого себя.

Пике с 8200 метров

Зима кончалась. Предстоящая распутица могла помешать мне закончить затянувшуюся тренировку.

Я решил сделать последний полет и набрать максимальную высоту. На шестьсот метров я поднимался свободно, но прыжок, к которому я готовился, был задуман значительно большей высоты.

Натянув на себя меховой комбинезон, пуховые брюки и теплый шлем, я забрался в заднюю кабину. На высоте пять тысяч пятьсот метров я почувствовал холод. Задумался — перенесет ли Скитев максимальный подъем?

Шесть тысяч пятьсот метров! Самочувствие бодрое, даже игривое. Слегка перевалившись через борт кабины, смотрел я на землю. Земля была в тумане, и я с трудом различал прямоугольник аэродрома и поселок.

Полуобернувшись ко мне, Скитев поднял большой палец кверху: «Хорошо! Машина свободно набирает высоту».

Задрав нос самолета кверху, Скитев пытался круче взять высоту, но разреженность воздуха сказалась на работе винта. Тяга была недостаточна. Мотор не давал полной мощности.

Семь тысяч восемьсот метров! Убеждаю себя, что высота эта легко переносима, хочу спокойно взглянуть через борт, но голова свисает в кабину, и тело как-то неожиданно размякает.

Меня охватила сонливость. Смотрю на большой термометр, — он должен стоять на стойке крыльев, совсем недалеко от меня, — но, как ни напрягаю свое зрение, ничего не вижу.

Пытаясь еще раз взглянуть на землю, я с силой перегнулся через борт, и в глазах моих вместо ожидаемой панорамы закружились разноцветные кружочки. Пересилив себя, я гляжу на альтиметр. На один миг вижу цифру «8000», потом восьмерка уходит и остаются одни нули. Они начинают кружиться, рассеивая вокруг себя цвета спектра, потом уплывают в какую-то белесую муть, и я чувствую, что зрение начинает мне отказывать. Я напрягаю свой взгляд, чтобы увидеть показания альтиметра, но ни стрелки, ни нулей — ничего не различаю.

Огромным усилием воли заставляю себя поднять руку на борт кабины. Страшная сонливость парализует сразу все тело. Я хочу шевельнуть ногой — ноги неподвижны. Смутно вижу лицо Скитева, всматривающегося в меня, и вялым движением головы киваю вверх: «Продолжай набор высоты».

Снова на полных оборотах мотора Скитев пытается поднять машину выше, и слышно, как звенящий винт режет воздух. Мотор

тяжело рокочет. Слабым движением головы я требую подъема и незаметно сползаю с сиденья в хвостовую часть фюзеляжа.

…Очнулся я, почувствовав свободное дыхание. Машина находилась в горизонтальном полете. Было легко и весело. Взглянув на альтиметр, я изумился: высота — четыре тысячи метров. Спрашиваю летчика: «Почему не ходил на высоту?» Тот знаками отвечает: «Сделаем посадку, все объясню».

Кругами снижаемся на землю, и через несколько минут машина касается посадочной площадки. Нас окружили товарищи.

Скитев рассказывает:

— Поднялись на восемь тысяч двести. Обернувшись, я увидел тебя посиневшим, впавшим в бессознательное состояние, — понял, что плохо. Я круто «пикнул» и вошел в слой облаков на высоте около четырех тысяч, когда ты, уже очнувшись, толкал меня в спину.

После этого полета я решил итти на прыжок.

Погода, словно по заказу, оказалась благоприятной.

Мартовским утром, щурясь от яркого света, я отправился в штаб. В кабинете начальника штаба произошел такой разговор:

— Сводка благоприятствует. Все ли у вас готово?

— Все готово. Разрешите итти на предельную высоту.

— А выдержите?

— Сколько возьмет самолет.

Мы все отправились на аэродром.

Рекорд

Аэродром лежит еще заснеженный, но знакомый и облетанный, изученный до каждой морщинки. Мотор проверен, приборы испытаны. Сердце машины бьется ровно и размеренно.

Вокруг самолета — начальник штаба, доктор Элькин, укладчик парашютов Матвеев, техники-мотористы…

Матвеев смотрит на меня взглядом человека, извиняющегося за беспокойство, и подтягивает лямки парашюта.

Ожидание взлета становится томительным. Доктор Элькин похлопывает меня по плечу и шутит, как вечером за игрой в «козла». Я волнуюсь, по стараюсь всем своим видом казаться спокойным. Изредка посматриваю на начальника штаба. Он стоит, окруженный моими учениками — парашютистами и укладчиками, и, кивая в мою сторону, что-то говорит с сердечной улыбкой.

Я жму всем руки и, чтобы преодолеть волнение, кричу летчику:

— Скорее в воздух!

Машина взметнулась, едва оторвавшись от стартовой площадки. Я оглянулся. Снежный вихрь скрыл от меня друзей. Я увидел их снова, когда машина шла уже кругом над аэродромом. На высоте, нарастающей с каждым мгновением, я еще больше чувствовал теплоту товарищеских проводов.

Я вспомнил, как в последнюю минуту начальник штаба, волнуясь, подошел ко мне и, точно желая подбодрить, дружески тронул за плечо. Наши взгляды встретились. Я понимал — он что-то хотел сказать, но вместо слов вдруг крепко пожал мне руку и, чтобы разрядить напряжение, приказал летчику:

— Пошли! Смотреть за Кайтановым!

Сквозь затянутые целлулоидом окна кабины синел перелесок. Легкой тенью скользила застывшая река с кривыми отрогами берегов. Хвойный кустарник подымался из оврагов…

Стрелка альтиметра беззвучно накручивала каждую новую сотню метров.

Высоко. Уже пропала бархатистая синева перелеска. Затерялась где-то маленькая точка на аэродроме с моими друзьями. Земли не видно. Мы уже шли над светлыми, будто нарисованными облаками.

Машина со звоном врезалась в высь, с каждым кругом набирая большую высоту. Я был в маске, но все же мороз, сухой и колкий, до боли обжигал лицо.

Семь тысяч метров! Дышится легко и свободно, и я совсем не

чувствую кислородного голода.

Летчик двойным кругом проходит на этой высоте и неожиданно для меня дает сигнал: «Готовься!»

С недоумением смотрю на посиневшее лицо пилота, и мне сразу все становится понятно.

Не выспавшись после ночных полетов, он пустился на высоту и уже на семи тысячах почувствовал себя плохо. Я горько сожалею, что сегодня летит со мной не Скитев. Было обидно за летчика, за неиспользованную мощность мотора, способного поднять много выше.

Вялым поднятием руки летчик повторяет сигнал. Нужно прыгать!

Решительно встаю, отбросив целлулоид. Смотрю на термометр — минус сорок один градус Цельсия.

Присев на левый борт, я оцениваю обстановку и в момент, когда машина плавно делает креп, кувыркаюсь головой вниз. Колкие струи холода мгновенно врываются за ворот, за тугие перехваты фетровых сапог. В воздухе дважды делаю сальто и, взглянув в облачное «окно» на землю, выдергиваю кольцо.

Сквозь плотно обтянутый шлем слышен резкий свист. Мороз еще сильнее обжигает лицо. В руке — выдернутое кольцо. С изумлением смотрю вверх. Вслед за мной, брошенный точно камень, несется измятый, вытянувшийся в колбасу, нераскрывшийся купол парашюта. С тревогой думаю: «А вдруг он неисправен?»

Метров шестьдесят парашют несется за мной, едва шевеля сморщенными клиньями и не раскрываясь. Потом медленно расправляется, набирает воздух и распахивается, вздернув меня на стропах. В этот момент по куполу, освещенному ярким солнцем, скользит тень самолета… Я вижу, как надо мной кружит летчик, наблюдая за спуском.

В неравномерно согретом воздухе начинается качка. Приоткрыв шлем, я подтягиваю стропы, чтобы ослабить качку, по меня болтает до пота. С высоты, примерно, двух тысяч пятисот метров я снова увидел землю, пропавшую за облаками. Подо мной, километров за двадцать от аэродрома, лежали знакомые деревни, над которыми я часто летал на своем истребителе, знакомая река, разбегающаяся двумя рукавами, и лес, клином уходящий на восток. К этому лесу меня и несло.

Земля быстро приближалась. За тридцать минут снижения на парашюте меня отнесло на двадцать один километр от того места, где я оставил самолет. Нужно было определить посадочную площадку. Подтянув стропы, я заскользил и, уменьшив площадь торможения, попытался сесть на территории

первой деревушки. Расчеты не удались: воздушным течением меня снесло в сторону, на сосновый перелесок, — деревня оказалась левее. Я ткнулся в глубокий снег перед огромной сосной, едва не зацепившись краем купола за вершину. Вздохнул, осмотрелся. Конец деревни уходил прямо в перелесок. Из крайней избы выскочила старушка и с криком бросилась обратно. Сквозь приотворенную дверь высунулись две головы.

Я засмеялся и, подбирая парашют, махнул им рукой: «Не бойтесь, мол, подходите!» Никакого впечатления.

Выручил колхозный стороне Семен Сергеевич Ухов. Увидев меня с тяжелым ранцем за плечами, он бросился навстречу и повел в ту самую избу, где укрылась перепуганная старушка.

В избе Семен Сергеевич стал рассказывать:

— Сижу на конюшне, смотрю — не то человек, не то птица. Только велика что-то, думаю себе, птица-то, или, может, плохо видеть стал… Опустилась она ниже, смотрю — человек с зонтом, — понял, что летчик. Сын у меня в Оренбурге на летчика учится, — добавил он. — Писал в письме, что тоже прыгал.

Старушка неуверенно приблизилась ко мне и, пощупав руками комбинезон, с любопытством стала рассматривать ранец. Вскоре избу пришлось оставить, она до отказу наполнилась любопытными.

Все вышли на улицу. Пришлось разложить парашют на снегу, надеть на себя подвесную систему и в таком виде демонстрировать колхозникам свой спуск на парашюте. Все остались довольны.

Оказалось, что меня занесло в деревню, жители которой почти ежедневно видели в воздухе машины нашей части, но парашютистов на их территорию никогда еще не заносило.

Меня снова привели в избу к накрытому столу. Я взялся за молоко и в тот же момент услышал гудок машины. Я узнал сигнал нашей «санитарки» — госпитальной машины. В тот же миг в избу вбежали начальник штаба, доктор Элькин и несколько нетерпеливых штатских. Они взяли меня под руки, с недожеванным куском во рту, и, снова вытащив парашют из моего ранца, защелкали фотоаппаратами у самой избы. Это должно было изображать момент приземления.

Едва кончилась съемка, как вторая смена штатских потребовала, чтобы я подробно рассказал о своем прыжке.

— Какие ощущения, товарищ Кайтанов, вам пришлось перечувствовать? — озадачил меня корреспондент.

— Нормально, — говорю, — перечувствовал.

Карандаши лихо заплясали по блокнотам.

Продолжая беседу, мы тронулись по тряской проселочной

дороге.

У приземлившегося самолета на аэродроме к приезду машины меня ожидала комиссия. С барографа, прибора, показавшего высоту, на которой я оставил самолет, были вскрыты пломбы.

Я покинул самолет на высоте шести тысяч восьмисот метров.

НЕ РАСКРЫВАЯ ПАРАШЮТА

Высота 550

Самолет плавно оторвался от земли. Перегнувшись за борт кабины, я смотрел на удаляющуюся землю.

Сквозь дрожащий и нагретый июльским солнцем воздух я видел узенькую рельсовую дорожку. Сразу же за ней тянулся густой зеленый парк, изрезанный дорожками. Сквозь зеленую гущу мелькали серебристо-синие озера. Парк мягкими увалами переходил в желто-зеленые полотнища хлебов. Затем начинался лес. В голубоватой дали таяли игрушечные домики.

…Знакомая, успокаивающая картина.

Самолет, разрывая воздух кругами, забирался все выше и выше. Откинувшись немного назад, я полузакрыл глаза. С тех пор как я совершил первый прыжок, прошло всего два месяца. За это время я шесть раз раскрывал в воздухе светлый купол парашюта. То, что когда-то так манило к себе своей неизвестностью, стало близким, простым и знакомым.

Обычный парашютный прыжок я уже хорошо знал. Хотелось чего-то большего, сложного. Товарищ Минов однажды рассказал мне о сложном парашютном прыжке. В 1929 году, по приглашению знаменитого американского летчика-парашютиста Уайта, Минов участвовал в состязаниях на точность приземления, состоявшихся в Соединенных штатах Америки. До этого Минов прыгал всего два раза, и с таким багажом он должен был соревноваться с королями воздуха, имеющими много десятков прыжков. Выпрыгнув из самолета на высоте четырехсот пятидесяти метров, товарищ Минов камнем падал, не раскрывая парашюта, двести метров. Благодаря этому его отнесло очень мало, и он в состязаниях на точность приземления занял третье место.

Рассказ товарища Минова пробудил во мне интерес к затяжному прыжку. Вернувшись в свою часть, я только об этом и думал. Наконец, такая возможность представилась. Я решил лететь, не раскрывая парашюта, не менее ста пятидесяти метров.

Когда самолет достиг высоты шестьсот метров, летчик Скитев дал сигнал готовиться и через несколько секунд скомандовал: «Прыгай!»

Держа правую руку на вытяжном кольце, я бросился вниз, и в ту же секунду меня охватило неотвратимое желание выдернуть кольцо, как я это делал до сих пор. Но я удержался. В ушах стоял пронзительный и острый свист. Казалось, что кто-то затягивает меня с гигантской силой в воздушную струю.

Желание выдернуть кольцо все росло и росло.

Оно проникло всюду. Не было в моем камнем летящем теле ни одной живой клеточки, которая не кричала бы мне: «Дерни за кольцо! Раскрой парашют!»

Постепенно мной начало овладевать странное чувство необъятности окружившего меня воздушного океана. Какой-то сильный голос кричал внутри меня, что я надаю в бездонный колодец. И даже в свистящем воздухе я слышал этот властный голос: «Прекрати падение!»

Начало посасывать в желудке, и, не в силах дольше противиться, я выдернул кольцо. Надо мной раскрылся белый купол парашюта, и я плавно начал спускаться на землю. Падал я затяжным прыжком не более пятидесяти метров. Как только прекратилось падение, перестала кружиться голова, прошел испуг.

Чем ближе к земле, тем больше мною овладевало чувство досады за свою нерешительность. Подбирая самые нелестные эпитеты, я всячески поносил себя за то, что не смог выполнить своего же задания.

С тяжелым чувством неудовлетворенности складывал я парашют.

Весь день меня преследовала неотвязная мысль:

«Неужели у меня не хватит решимости и мужества для преодоления трудностей затяжного прыжка? Неужели я не гожусь для этого дела?»

Я решил повторить прыжок и еще раз проверить самого себя.

Падаю камнем

Ужо на следующий день я стал готовиться к новому затяжному прыжку. Прошел месяц, и 24 августа 1932 года я снова решил прыгнуть.

На этот раз я поставил перед собой более сложную задачу: прыгая с виража, падать, не раскрывая парашюта, метров тристачетыреста.

Самолетом управлял товарищ Евдокимов. Поднявшись на высоту семьсот-восемьсот метров, мы попали в облачную полосу. Между большими облаками были громадные «окна», сквозь которые виднелась земля. В одном из таких «окон», как раз над центром аэродрома, Евдокимов ввел самолет в вираж.

По предварительному условию Евдокимов должен был делать вираж не более сорока-пятидесяти градусов, но он перестарался и на большой скорости сделал вираж никак не менее семидесяти пяти градусов. Стоя на борту, я напрягал все свои силы, сопротивляясь мощной струе воздуха, идущей от винта, которая, срывая, тянула меня под стабилизатор. Когда самолет сделал полтора виража, я был оторван от самолета.

И в ту же секунду я почувствовал, что падение произошло не так, как обычно, не так, как я падал в предшествующие прыжки. Какая-то сила меня отбросила в сторону от самолета, и только после этого я камнем полетел вниз.

Все мои мысли, вся моя воля были направлены на то, чтобы раньше срока не раскрыть парашюта.

В воздухе меня несколько раз перевернуло. Я боялся, что, увидев растущую и надвигающуюся землю, не утерплю и дерну за кольцо, поэтому я старался не глядеть вниз.

Как и в прошлый раз, свист в ушах стоял нестерпимый, но никакой боязни я не испытывал. Не было и головокружения. Самочувствие было настолько удовлетворительно, а желание сделать большую затяжку было так велико, что я долго не хотел прерывать падение.

Я летел камнем вниз. Ничто не сдерживало моего свободного падения. Держа руку на вытяжном кольце, ощущая прикосновение металла, я радовался тому, что нашел в себе силу воли и необходимое мужество.

Желая определить свое положение, я наконец поглядел вниз, — земля была настолько близко, что даже глазам стало больно.

Я дернул кольцо, парашют раскрылся, и через восемнадцать секунд я стоял уже на земле.

После подсчетов оказалось, что в затяжном прыжке я падал более семисот метров.

За моим прыжком с балкона своей квартиры, находившейся на расстоянии двух километров от аэродрома, случайно наблюдал командир части.

Он видел, как кто-то отделился от самолета, видел свободное падение, но не заметил раскрытия парашюта. Он решил, что парашютист разбился, и послал срочно расследовать обстоятельства дела.

Через некоторое время командиру было доложено, что летчик Кайтанов в затяжном прыжке произвел очень низкое раскрытие парашюта, но приземлился благополучно.

Освободившись от парашюта, я почувствовал себя прекрасно. Никакой усталости, никаких перебоев в сердце — ничего такого, что дало бы врачам повод к беспокойству.

Я стоял перед ними живой, здоровый, немного раскрасневшийся после пережитого. Врачи в то время считали, что затяжной прыжок вообще невозможен. По их мнению, прыгающий затяжным прыжком должен либо потерять сознание, либо задохнуться или умереть от разрыва сердца.

Все эти теории были построены на домыслах.

Как только были совершены первые затяжные прыжки Евдокимова, врачи отказались от теорий.

Затяжными прыжками интересовался не я один. Уже тогда было известно, что затяжной прыжок имеет большое практическое значение. Он совершенно необходим для спасения жизни летчиков в случае аварии самолета в воздухе.

Представьте себе, что в воздухе загорелся самолет. Погасить пожар нельзя. Нужно спасаться. Для спасения есть только один путь: спуск на парашюте.

Раскрыть парашют немедленно, сразу же, как только летчик вывалился из кабины, нельзя, потому что купол парашюта может воспламениться от горящего самолета. Следовательно, необходимо отлететь от самолета на расстояние и только тогда раскрыть парашют. В 1927 году произошел такой случай. Летчику-испытателю было поручено проверить в воздухе новый скоростной самолет. Летчик должен был испытать самолет на выход из штопора.

Получив задание, летчик уже начал садиться в кабину, как его неожиданно остановил начальник.

— Почему вы не берете с собой парашюта? — спросил начальник.

— Товарищ начальник, я думаю, парашют не пригодится.

— Нет, вы уж возьмите парашют. Правда, вы никогда не

прыгали, а все-таки возьмите.

Летчик надел парашют и взобрался в кабину.

Быстроходная машина через несколько минут достигла нужной высоты, и летчик ввел самолет в правый штопор и начал считать витки:

— Раз… Два… Три…

После пяти витков самолет должен быть выведен из штопора.

— Четыре… Пять…

Летчик ставит ручку от себя, но рули не слушаются.

— Шесть… Семь… Восемь…

Вращаясь вокруг своей оси, машина продолжает падать вниз, навстречу земле. Никакие усилия летчика не могут вывести машину из плоскости штопора, в какой она попала.

Летчик решил оставить машину. Неимоверными усилиями, преодолевая центробежную силу, он оторвался от сиденья и вылез на борт. Когда самолет делал двадцать первый виток, летчик выбросился из машины. Отброшенный от самолета в сторону, он не сразу дернул за кольцо. Только рассчитав, что машина уже не может его задеть, он раскрыл парашют и плавно опустился на землю.

Летчик этот, впервые воспользовавшийся парашютом для спасения жизни, был Михаил Михайлович Громов, ныне Герой Советского Союза.

Если бы Громов раскрыл свой парашют сразу же после отделения от самолета, то падающий самолет, возможно, задел бы за купол парашюта или ударил бы его какой-нибудь своей частью.

В 1934 году от удара о самолет погиб один из старейших парашютистов Советского Союза товарищ Ольховик. Разрабатывая теорию вынужденного прыжка из штопора, товарищ Ольховик совершил ряд прыжков и во время одного из них был задет какой-то частью самолета.

Особенно большое применение затяжной прыжок найдет в военное время.

Медленно спускающийся парашютист со светлым куполом громадных размеров будет представлять прекрасную мишень для стрельбы как с земли, так и с воздуха.

Затяжной прыжок с большой высоты необходим и тогда, когда нужно сесть в строго ограниченном месте. При нормальном прыжке выполнить такое задание почти невозможно, так как очень трудно учесть влияние на спуск с раскрытым парашютом плотности воздуха, меняющееся на разных высотах направление ветра, болтанку.

Наконец, все время растущая скорость самолетов новых

конструкций, достигающая ста — ста пятидесяти метров в секунду, тоже заставляет прибегать именно к затяжному прыжку. Ни один из современных парашютов не выдержит динамического удара, который получится, если парашют будет раскрыт сразу же после отделения парашютиста от скоростного самолета.

Затяжной прыжок замедлит скорость падения парашютиста. Многочисленными опытами доказано, что скорость падения парашютиста на средних высотах не превышает шестидесяти метров в секунду — такая скорость человеком переносится безболезненно для здоровья.

Несмотря на все это, затяжной прыжок в те дни был совершенно не изучен. Энтузиасты затяжных прыжков должны были разрешить ряд неясных вопросов. Что происходит с парашютистом в затяжном прыжке? Как он дышит? Как он падает? Почему его вертит?

Я не делал ни одного прыжка так просто — ради самого прыжка. Всякий раз я ставил себе совершенно конкретные задачи.

Для того чтобы проверить, как дышит парашютист, я проделал такой опыт. Выбросившись из самолета, я начал кричать. Крик этот, по всей вероятности, мог многих перепугать, настолько он был дик. Но в воздухе меня никто не слышал и слышать не мог, потому я и кричал во всю мощь своих легких. Криком я доказал, что, летя камнем вниз, парашютист все же дышит. Ведь для того, чтобы кричать, надо в легкие набрать воздух и вытолкнуть его.

Легко понять, что дыхание в момент свободного полета никак не похоже на дыхание человека, находящегося в нормальном состоянии. Падая, парашютист хватает воздух рывками, но все же дышит.

После ряда прыжков я установил, что динамический удар при раскрытии парашюта не опасен для человеческого организма. Правда, удар достаточно силен, но он может быть несколько смягчен тем, что под лямки подкладываются специальные мягкие подушечки, которые распределяют нагрузку более равномерно.

Уметь считать секунды

Затяжной прыжок может совершить всякий смелый, хладнокровный и выдержанный парашютист. А у нас таких в стране — сколько угодно.

Прежде чем приступить к затяжным прыжкам, надо иметь хорошо выполненные, нормальные парашютные прыжки. Парашютист должен уметь отделиться от самолета, хорошо ориентироваться в воздухе, плавно приземлиться. Главное — научиться действовать в воздухе совершенно спокойно.

Я знал товарищей, много раз прыгавших, но не способных выполнить затяжной прыжок.

— Почему, — спросил я однажды такого парашютиста, — вы не прыгаете затяжным прыжком?

— Боюсь свободного падения.

В другой раз я услышал такое объяснение:

— В начале свободного падения появляется непреодолимое желание открыть парашют, и ничем его побороть я не могу.

Правда, такие заявления слышать приходилось очень редко. Наоборот, все большее количество парашютистов начинало увлекаться затяжными прыжками.

Тренировку к затяжным прыжкам надо начинать с прыжков с минимальной затяжкой и затем постепенно увеличивать время свободного падения.

Ни в коем случае нельзя выполнять затяжной прыжок без задания на время свободного падения. С первых же занятий по затяжным прыжкам парашютист должен научиться держать на счету каждую секунду.

Есть немало парашютистов, которые очень охотно идут на затяжной прыжок. Они могут свободно падать продолжительное время, но на точность не могут выполнить и самые маленькие задания. Это — признак бессистемности и несерьезности в тренировке.

Таких парашютистов перевоспитать (а перевоспитать их совершенно необходимо) гораздо труднее, нежели обучить начинающих.

Всякое нарушение задания свободного падения в затяжном прыжке должно встретить решительный отпор. Это — парашютное хулиганство, недисциплинированность и лихачество.

Очень важно научить парашютиста правильно считать время свободного падения.

Как-то на площадку, где я проводил тренировку инструкторов на точное время падения в затяжном прыжке, приехал командир.

Командир очень интересовался парашютным спортом. Мы с ним довольно часто вели продолжительные беседы о парашютных делах.

Вооруженный биноклем и секундомером, командир следил, как выполняется его задание. Парашютисты в этот день, прыгая без секундомера, открывали парашют с точностью до секунды, а двое показали абсолютно точное время.

Такой точности в прыжках они добились только благодаря длительной тренировке в счете времени на земле. Для этого мы пользовались такими словами и цифрами, на произношение которых идет ровно одна секунда, и произносили их вслух. Например: 1301, 1302, 1303 и т. д. Последняя цифра дает счет секунд, в течение которых продолжалось падение.

Можно сосчитать и так: падаю секунду раз, падаю секунду два, падаю секунду три и т. д.

Проверяя эти способы счета, я произвел десятки затяжных прыжков на точное время падения. Когда я должен был падать десять секунд, я падал десять и две десятых секунды; вместо пятнадцати секунд по заданию я падал четырнадцать и семь десятых и т. д. Расхождение с точным временем никогда не превышало десятых долей секунды. При тщательном внимании можно достигнуть абсолютной точности.

Одновременно с этим парашютист должен тренироваться на лучшую ориентировку при свободном падении на точность расстояния от земли. Для этого в предварительных полетах надо запоминать вид земли со всеми находящимися на ней предметами на высоте, примерно, шестьсот метров. Произведя прыжок с высоты более шестисот метров, важно видеть землю, и когда глаза начинают видеть уже запомнившийся рисунок земли, — можно раскрывать парашют.

13 августа 1935 года на первом всесоюзном слете парашютистов состоялись состязания на точность затяжки и одновременно на точность приземления. В состязаниях принимали участие мастера парашютного спорта товарищи Евдокимов, Афанасьев, Лац, Харахонов и другие. По условию соревнования нужно было совершить прыжок с высоты тысячи пятисот метров и сесть в круг размером сто пятьдесят метров.

Задание не из легких. Пользоваться секундомером не разрешалось. За малейшее опоздание в раскрытии парашюта набрасывалось десять штрафных очков. Если парашютист не попадал в круг, он терял право принимать участие в дальнейшей программе соревнования.

Тщательно изучив метеорологическую сводку с шаропилотными данными, которые давали скорость и

направление ветра на разных высотах, я определил ту точку, над которой должен был выброситься из самолета.

Отделившись от самолета, я начал вести счет вслух — 1301, 1302… 1313, 1314.

Приготавливаюсь… 1315. Мгновенно вытягиваю кольцо. Одна половина задачи выполнена, теперь надо сесть в центр круга. Скользя на парашюте, я приземляюсь точно в центре круга.

Член жюри слета товарищ Минов и судейская комиссия, проверявшие время свободного падения по секундомерам, установили, что я падал точно пятнадцать секунд и приземлился в центре круга.

Я получил наивысшую оценку — о д н о о ч к о.

Прыгавший вслед за мной товарищ Лац получил пять очков. Он падал не пятнадцать секунд, а четырнадцать с половиною секунд.

Товарищ Евдокимов приземлился вне границ аэродрома — на соседних огородах. Участники слета шутя говорили, что товарищ Евдокимов не приземлился, а приогородился.

Парные прыжки

Изучая затяжные прыжки, мы с товарищем Евдокимовым одно время увлекались парными прыжками. Поднявшись в воздух на одной машине, мы одновременно с двух бортов отрывались от самолета. Хотя никакой договоренности о соревновании у нас не было, однако, прыгая вместе, каждый из нас стремился как можно дольше лететь, не раскрывая парашюта.

Прыгали мы обычно вечером, когда на аэродроме стихал шум моторов и прекращалась дневная суета.

Летчики, техники, парашютисты, представители всех аэродромных профессий собирались на старте и терпеливо ожидали, когда в воздухе от бортов самолета одновременно оторвутся два человека и полетят вниз. Среди наших друзей, товарищей по работе, всегда находились «болельщики». Они всякий раз гадали, кто сегодня выйдет победителем: я или Евдокимов.

Очень часто к оживленной группе «болельщиков» подходил командир эскадрильи. Энергично потирая ладони рук, он весело приговаривал:

— Кто же из них сегодня победит?

Многих привлекали не только наши прыжки, но и самолет, на котором мы обычно поднимались в воздух.

Самолет этот, типа «Фарман-Голиаф», был своего рода уникумом. Единственный уцелевший представитель когда-то мощных самолетов, он неизвестно какими путями попал в нашу часть. Никто не мог понять, каким образом он сохранился настолько, что даже мог подниматься в воздух.

Летал на нем только один летчик — Коля Оленев; больше никто не знал тайн и секретов управления этой машиной.

Товарищ Оленев прекрасно знал своего старого, изношенного и потрепанного «дедушку». Он на нем не просто летал, а еще ухитрялся делать крутые виражи, боевые развороты и глубокие спирали. Он дошел до того, что однажды подал командиру части рапорт с просьбой разрешить ему на «Фарман-Голиафе» сделать мертвую петлю.

Два старых мотора «Фарман-Голиафа» производили особый, непередаваемый шум. По этому все заглушавшему шуму, даже не видя машины, было совсем нетрудно определить, что летит «дедушка».

Часто Оленев летал на самолете по утрам, когда в городе все еще спали. Несясь над домами, он будил даже тех, чей крепкий утренний сон нелегко нарушить. За это его самолет получил

меткую кличку «летающая гитара».

Утренние серенады «летающей гитары» создали Оленеву большую популярность среди населения городка.

Оленев очень любил неожиданно появляться над городским садом и виражить. Шум моторов заглушал слова, сказанные на расстоянии двух шагов. В саду смолкал оркестр, прекращались выступления артистов. Люди, подняв головы кверху, кто смеясь, кто негодуя, наблюдали за недосягаемой для них «летающей гитарой».

Вдогонку Оленеву неслась веселая брань.

Насладившись своим «могуществом», он улетал и в этот день гуляющих в парке больше пе беспокоил.

Более десяти парных прыжков совершили мы с Евдокимовым.

Нага предпоследний парный прыжок был 18 июня 1933 года. По заданию мы должны были падать ровно двадцать секунд. Выпрыгнув из самолета, я решил сделать как можно бóльшую затяжку и опередить Евдокимова. Я дернул за кольцо, когда земля была совсем уже близко и можно было без труда различить многие детали на аэродроме. Я падал двадцать пять с половиной секунд, опередив Евдокимова более, чем на четыреста метров.

Окрыленный успехом, я предложил Евдокимову совершить затяжной прыжок на установление рекорда. Не без труда получив разрешение у командира нашей части, мы назначили состязание на 9 июля 1933 года.

Первый рекорд

Был ясный жаркий день. Вся часть знала о предстоящем полете. Как всегда в ожидании взлета, «болельщики» собрались у красной черты. Наше появление они встретили веселыми репликами.

Вместе с нами на самолете подымались в воздух инженер, доктор и пять учеников, которые должны были совершить свой первый прыжок.

На высоте шестисот метров мы с Евдокимовым произвели расчеты, проверили их и приступили к выпуску перворазников.

Первый…

Второй…

Третий…

Все пять парашютистов хорошо отделились от самолета и своевременно раскрыли парашюты.

Летая над ними, мы видели, как пять белоснежных зонтов, плавно раскачиваясь, медленно спускались на землю. Самолет широкими кругами стал набирать высоту. Чем выше, тем становилось все холоднее. Одеты мы были только в одни летние комбинезоны, и холод давал себя знать.

Облака были очень высоко и нам не мешали.

Летчик Николай Иванович Оленев на «дедушке» уверенно продолжал набирать высоту.

На высоте трех с половиной тысяч метров Оленев просигнализировал нам, что машина выше не пойдет.

Инженер выпустил красную ракету. Настал момент отделиться от самолета. Я заглянул в воздушную пропасть и сразу же выбросился.

В тот же момент пускаю в ход привязанный толстыми шнурами к левой руке выверенный секундомер.

Сразу же вслед за мной выпрыгнул и Евдокимов.

Подношу секундомер к глазам — прошло всего пятнадцать секунд. Ищу глазами Евдокимова и значительно выше себя вижу его сильно кувыркающимся.

Еще раз подношу секундомер к глазам — лечу сорок пять секунд. До земли еще далеко.

Начинаю делать сальто. Как можно больше прогибаю спину в пояснице и широко раскидываю ноги. Когда прекращаю сальто, падаю вниз головой и ясно различаю знакомые контуры земли.

Определяю на-глаз расстояние. Думая, что осталось не более пятисот метров, правой рукой нащупываю вытяжное кольцо, вынимаю его из карманчика и дергаю. В тот же момент

останавливаю секундомер.

Сильный рывок, от которого темнеет в глазах, останавливает мое падение. Может быть на секунду-две теряю сознание. Перед глазами, в тумане, проносятся тысячи разноцветных шариков. В ушах острая режущая боль.

Опускаюсь точно в центр аэродрома. Отстегиваю парашют и долго еще не могу притти в себя. Боль в ушах не утихает.

Подъехала санитарная машина. Доктор продувает мне уши, и боль мгновенно прекращается. Тут только вспоминаю о Евдокимове — и вижу, как он на раскрытом парашюте опускается невдалеке от аэродрома.

Держа в руке свой секундомер, справляюсь у членов комиссии, сколько я падал.

— Шестьдесят две секунды.

Мой секундомер показывает шестьдесят одну с половиной секунды.

После окончательной проверки оказалось, что выбросился я из самолета на высоте трех тысяч пятисот семидесяти метров и раскрыл парашют в четырехстах метрах от земли. Таким образом, я пролетел три тысячи сто семьдесят метров за шестьдесят одну с половиной секунды.

Товарищ Евдокимов раскрыл парашют на сорок восьмой секунде. Он попал в штопорное положение и не мог выйти из него.

Я установил новый всесоюзный рекорд. Мировой рекорд в это время держал американец Меннинг, совершивший прыжок с общим падением в шестьдесят две секунды. Мой результат был всего на полсекунды меньше.

Кстати сказать, о рекорде Меннинга мы узнали с большим запозданием. Я лично о нем узнал уже после моего прыжка.

Штопор побежден

Во время затяжного прыжка я однажды вдруг почувствовал, что тело мое начало вращаться вокруг своей оси. Голова вращалась по малому кругу, а ноги описывали большой круг. Меня с огромной силой спиралью ввинчивало в воздух. Уже через несколько витков я почувствовал легкое головокружение. В ушах усиливался свист. К горлу подступала тошнота. Огромная тяжесть давила голову, и в глазах началась резь. По всему телу разлилась слабость, холодок подбирался к сердцу. Огромным напряжением воли я заставил себя очнуться и выдернуть кольцо.

Так произошло мое знакомство с плоским штопором.

Штопор в те дни был совершенно не изучен. Никто не знал, можно ли выйти из штопора, что для этого надо делать, как держать себя.

— Как только начало крутить, дергай за кольцо — иначе плохо будет, — говорили самые опытные парашютисты.

В начале штопора у парашютиста начинается головокружение, он теряет ориентировку, к горлу подступает тошнота, головокружение все усиливается, и создается опасность для жизни.

При обычных прыжках, когда парашют раскрывается тотчас же после отрыва от самолета, штопор произойти не может. Только пролетев в свободном падении сто пятьдесят — двести метров и от силы падения приобретя большую скорость, парашютист может попасть в штопор.

Свободно падающего парашютиста по мере усиления скорости постепенно тянет на спину. Центр тяжести из области грудной клетки перемещается к лопаткам. Встречные струи ветра, действуя на разную площадь большого наспинного и меньшего нагрудного запасного парашюта, заставляют парашютиста вращаться в одну сторону.

Так начинается штопор. И если парашютист во-время не выйдет из него, он, потеряв возможность ориентироваться, может погибнуть.

Штопор — враг парашютиста. Я начал думать: а нельзя ли избежать штопора? Нельзя ли научиться управлять своим телом в воздухе?

Для того чтобы выяснить это, я совершил ряд экспериментальных прыжков.

Вскоре я установил, что парашютист, прыгающий затяжным прыжком, управляя своим телом, легко может избежать попадания в штопор. Весь свободный полет — есть борьба

парашютиста за удобное для него положение тела.

Какое же положение наиболее удобно?

Некоторые инструкторы парашютного спорта считают, что лучшее положение тела, предупреждающее штопор, — это «ласточка», то есть когда у парашютиста прогнут корпус, ноги сложены вместе и слегка подогнуты в коленях, руки отброшены в стороны.

По-моему же, наиболее удобное положение при затяжном прыжке — падение головой вниз, когда тело по отношению к земле находится под углом в пятьдесят-шестьдесят градусов. Ноги должны быть раздвинуты в стороны и вытянуты, спина в пояснице выгнута, а лицо обращено вниз.

Падение головой вниз дает возможность парашютисту не терять ориентировки, позволяет ему все время видеть землю.

Для того чтобы уберечь себя от штопора, я выработал ряд приемов.

Прыжок надо совершать обязательно в сторону полета самолета. Нельзя от самолета отделяться спиной. Левую руку надо откинуть в сторону, — рука регулирует повороты и уничтожает круговое вращение. Ноги надо выпрямить и развести в стороны.

В прыжках со временем падения до десяти секунд — правая рука на вытяжном кольце; при прыжках с бóльшим временем свободного падения — правая рука, как и левая, откинута в сторону на уровень плеча. Это помогает сохранять телу нужное для падения положение.

Изучив способы предупреждения штопора, я начал искать такие приемы, которые помогли бы выйти из штопора.

Прыгая каждый день, а то и по два раза в день, я каждый раз ставил перед собой какую-нибудь задачу. Отделившись от самолета, я ложился на спину и начинал входить в штопор. Когда вращение становилось основательным, я раскидывал ноги и изучал, какие это вносит изменения.

Во время следующих прыжков я следил за положением рук, туловища, головы. С каждым прыжком мне все быстрее и быстрее удавалось выйти из штопора. Страшный штопор — враг парашютистов — становился ручным. Не он управлял мною, а я им. Я мог спокойно войти в штопор и так же спокойно выйти из него. Но нужно было, чтобы и мои ученики овладели методами входа и выхода из штопора.

Вооружив моих учеников биноклями, я предлагал им с земли следить за моими движениями в воздухе. Прыгнув, я входил и выходил из штопора. Приземлившись, я просил своих учеников описать все мои движения.

Как следует усвоив мои приемы, они поднимались в воздух и проделывали то же самое.

В то время как один из учеников, прыгая, входил в штопор, а затем выходил из него, я, стоя на земле с группой остальных учеников, объяснял им все движения несущегося к нам парашютиста.

Так мы изучали методы борьбы со штопором и установили, что они не сложны, но достаточно эффективны.

Для прекращения штопора надо: произвести резкое движение верхней половины туловища в сторону, противоположную вращению штопора; возможно шире раскинуть ноги и выпрямить их; как можно больше сделать прогиб в пояснице; левую руку вытянуть в сторону; правую руку держать на вытяжном кольце.

На все эти движения надо потратить не более одной-полутора секунд.

Кроме штопора парашютист в свободном полете претерпевает и другие неприятности. Например, сальто — так называемое вращение через голову. Для того чтобы выйти из сальтирующего положения, достаточно подтянуть ноги к животу, резко выпрямиться и выгнуть руки.

Бросаясь вниз головой, парашютист иногда начинает вращаться вокруг вертикальной оси. Такое вращение называется вертикальной спиралью. Выйти из него также очень легко. Для этого достаточно выбросить руки в стороны.

Желая облегчить способы управления своим телом, я решил однажды применить новинку.

К своему плечу я привязал обыкновенный вытяжной парашют, думая, что во время затяжного прыжка он будет оказывать значительное сопротивление воздуху и меня поставит точно вниз ногами без всяких сальто и кувырканий.

Это было 21 декабря 1933 года. Я совершал свой шестьдесят третий прыжок.

Я очень торопился и перед самым полетом приказал своему укладчику парашютов привязать вытяжной парашют к левым плечевым лямкам.

Надев парашют, я на самолете поднялся на высоту около восьмисот метров. Рассчитав точку приземления, я отделился от самолета и начал свободное падение. В руках я держал вытяжной парашютик и, когда отделился от самолета, отпустил его. Под действием встречного потока воздуха вытяжной парашютик, привязанный к левому плечу, раздулся и действительно поставил меня в вертикальное положение — ногами к земле.

Пропадав «солдатиком» около трехсот метров, я решил прекратить падение и дернул за вытяжной трос, но он что-то не

поддавался. Дергаю еще, на этот раз с большей силой, — трос попрежнему не поддается.

Собрав все силы, дергаю двумя руками. Никакого результата. Точно кто-то в десять раз сильнее меня схватился за трос и не отпускает его. До земли, по моим расчетам, осталось всего триста метров.

Быстро переворачиваюсь на спину так, чтобы запасной парашют, лежащий на груди, оказался сверху. До земли оставалось всего метров сто пятьдесят, когда я выдернул вытяжное кольцо.

Едва коснувшись земли, я с большим нетерпением стал осматривать основной парашют, желая выяснить, почему он не раскрылся.

Все оказалось очень просто. Торопясь, мой укладчик, вместо того чтобы стропу вытяжного парашютика привязать к плечевым лямкам, привязал ее к гибкому шлангу вытяжного троса. Под действием вытяжного парашютика шланг вытяжного троса образовал петлю, и чем сильнее тянул я за вытяжное кольцо, тем сильнее эта петля затягивалась.

Этот случай показал мне, что дорожить своим временем — не значит торопиться без оглядки.

Двойной затяжной

Как-то в одном из заграничных журналов я прочитал о том, что парашютист, выбросившись из самолета и пройдя затяжным прыжком несколько метров, открыл парашют, затем отцепил его и снова камнем полетел вниз. В трехстах метрах от земли он открыл второй парашют и на нем благополучно приземлился.

«Интересно было бы совершить такой прыжок», — подумал я тогда.

В августе 1934 года, возвращаясь из отпуска, который провел в Севастополе, я остановился на несколько дней в Москве. Зашел проведать своего старого приятеля товарища Мошковского. После первых обычных в таких случаях восклицаний, дружеских похлопываний по плечу разговор, естественно, перешел на близкую нам тему — о делах парашютных.

18 августа в Москве должен был состояться большой авиационный праздник. Мошковский рассказывал о нем с большим воодушевлением, и все его мысли вращались вокруг воздушного праздника, ни о чем другом говорить он не мог.

Перед праздником должна была состояться большая репетиция, и Мошковский предложил мне принять в ней участие.

Он как бы вскользь упомянул, что у него имеется парашют, который отстегивается в воздухе. Потом спросил, не воспользуюсь ли я им для участия в подготовке к празднику. Надо ли говорить, с какой радостью принял я это предложение?

Тренировка к празднику дня авиации была назначена на 6 августа. В этот день вся Москва устремилась на аэродром в Тушино. Сотни автобусов и легковых машин, тысячи велосипедов и мотоциклов заполнили Ленинградское шоссе.

По условиям, прыгнув с высоты около двух тысяч метров и пройдя затяжным прыжком семьсот-восемьсот метров, мне следовало открыть парашют, опуститься на нем метров сто пятьдесят, отцепиться от него и снова падать затяжным прыжком, стремясь сделать затяжку как можно дольше.

Самолет, оторвавшись от земли, начал набирать высоту. Я стал смотреть вниз. Аэродром казался каким-то живым муравейником. Было непостижимо, как они там внизу ухитряются не наступить друг на друга.

Подняв руку, летчик показал мне на облака. Мы добрались к ним вплотную. Казалось, что облака сейчас лягут на крылья самолета, покроют нас белесым туманом, и мы ничего не сможем видеть.

Высота тысяча метров. Выше подниматься нельзя.

— Что делать? Снижаться? — спрашивает летчик.

Снижаться — значит упустить прекрасный случай. Неизвестно, когда он еще повторится.

— Буду прыгать!

Даю летчику сигнал, а сам начинаю готовиться к прыжку. Осторожно выбираюсь из кабины и отталкиваюсь.

Пролетев триста метров, я перевернулся на спину и раскрыл нагрудный парашют. Змейками промелькнули белые стропы. Сильный рывок — и парашют раскрылся.

Вслед затем произошло что-то совершенно неожиданное. По всем правилам парашют должен был начать плавное снижение, как вдруг я почувствовал, что металлические застежки, соединявшие меня с подвесными лямками парашюта, не держат его. Парашют, ничем со мной не связанный, стал от меня отделяться. Инстинктивно одной рукой я схватился за лямки удаляющегося парашюта, но, конечно, я удержать их не мог.

Парашют тянула сила в сотни раз больше моей. Парашют, играя стропами, стал удаляться, а я полетел вниз. Ничего подобного со мной еще никогда не случалось. На какую-то долю секунды меня охватил страх, но вслед затем мелькает мысль: «У меня есть еще один парашют».

Я перевернулся вниз головой, когда до земли оставалось метров шестьсот. Решил падать затяжным прыжком еще метров триста. Когда до земли оставалось метров двести пятьдесят, я нащупал рукой вытяжное кольцо и выдернул его.

Снова промелькнули белые змейки строп. С замиранием сердца ожидаю рывка. А вдруг и этот парашют вырвется? Сильный рывок потрясает все мое тело. Парашют раскрылся! Начинается плавный спуск.

Поправляя стропы, я ощутил острую боль в правой руке. Неужели я ее поранил об острые концы лопнувших металлических застежек улетевшего парашюта? Так оно, очевидно, и было. Вся рука в крови. Боль становилась все сильнее. Сразу же после приземления подъехала санитарная машина, и мне тут же сделали перевязку.

Не успев оправиться от пережитого в воздухе, я как-то неожиданно для себя оказываюсь перед двумя микрофонами.

Выступать перед микрофоном мне еще не приходилось. Волнуясь, я нагибаюсь к микрофону и не говорю, а кричу. Не зная, куда деть руки, одну кладу в карман, а другую на микрофон. Какая-то женщина исправляет мою ошибку.

Я рассказывал собравшимся москвичам о том, что произошло в воздухе и что я пережил несколько минут тому назад, хватаясь

за стропы улетающего парашюта.

ЭКСПЕРИМЕНТЫ

Эксперименты

Известный английский парашютист Айвор Прайс, погибший при попытке побить мировой рекорд затяжного прыжка, установленный советским парашютистом Н. Евдокимовым, однажды совершил последовательно восемь прыжков, затратив на них в общем шестнадцать минут пятьдесят секунд, включая сюда время спуска на парашюте и подъема в воздух. Иностранная печать в сенсационных тонах смаковала захватывающие подробности этого рекорда, подчеркивая, что из восьми совершенных подряд прыжков самый быстрый прыжок занял всего двадцать восемь секунд, а самый медленный — одну минуту тридцать пять секунд.

Годом раньше советский летчик-парашютист товарищ Козуля совершил подряд шестнадцать прыжков. Он бросался с парашютом вниз и, опустившись на воду, снова поднимался на воздух на втором самолете, ожидавшем его на берегу.

Если бы такие прыжки были необходимы, полагаю, что первенство осталось бы за нами. Практически это бесцельный эксперимент, не имеющий никакого применения, никакой будущности. Айвор Прайс совершал подобные эксперименты на платном воздушном празднике.

Советским парашютистам реклама не нужна. Подобные прыжки могут иметь значение разве что для проверки индивидуальной выносливости.

Однажды я пролетал на истребителе около трех часов. После но лета меня подняли в воздух на другой матине, и я сделал подряд два затяжных прыжка. Вслед затем я сам поднял шестнадцать парашютистов и, поочередно выпустив их, сделал столько же посадок. Самочувствие у меня при этом было такое бодрое и легкое, что я готов был подняться в воздух и прыгать еще несколько раз.

А в другой раз совершил всего лишь два прыжка и почувствовал себя совершенно разбитым и усталым.

Очевидно, объяснение этому нужно искать не только в физической выносливости, но и в так называемом душевном состоянии.

Собственные прыжки и подготовка к ним на меня, например, действуют гораздо меньше, чем прыжки моих учеников.

Когда прыгают ученики, я волнуюсь и, кружа над ними на самолете, переживаю не только момент приземления, но и каждый миг спуска.

Как-то в ясный, но ветреный день мне пришлось вывозить на

экспериментальные прыжки несколько молодых парашютистов.

Я сам пилотировал машину и, приказав первым двум товарищам выброситься, проследил в воздухе за их приземлением. Все шло хорошо.

Сделав посадку, я забрал еще трех человек и, снова уйдя в воздух, поочередно выпустил их на землю. Один за другим в воздухе распахнулись зонты, и люди, сносимые ветром, снижались со скоростью несколько большей обычной.

Низко кружа над парашютистами, я следил за спуском и скоро увидел, как первый, встретившись с землей, поднялся на ноги и быстро убрал парашют. Второй сел неумело. Упав на бок, он не успел встать и погасить парашют. Ветер надул купол и рванул парашютиста с места… Его волокло по земле до тех пор, пока парашют не запутался в телеграфных проводах.

Взволнованный неудачным приземлением, я до того снизил машину, что едва не врезался в насыпь, выросшую прямо передо мной. После крутого перевода ручки на себя самолет взметнулся вверх, и только тогда я увидел, что удача и на этот раз не покинула меня: первое препятствие были провода. Самолет проскочил между ними и землей, едва не врезавшись в насыпь. В тот момент я не заметил этого, ибо слишком переживал неудачное приземление парашютиста. Ведь это был мой ученик.

Взглянув на землю сквозь случайное «окно», я решил итти на аэродром. После крутого пикирования самолет выскочил в четырехстах метрах от земли. Я застыл от неожиданности. Справа от меня медленно плыл огромный дирижабль. Я обошел его со всех сторон и на борту прочел:

«СССР — В-2 — СМОЛЬНЫЙ»

Самолет рядом с ним казался маленькой птицей. Я последовал за дирижаблем на малом газу и вскоре увидел выстланные на земле посадочные сигналы, много людей и эллинг.

Плавный полет дирижабля заинтересовал меня.

«А что, если прыгнуть с него?» — раздумывал я в воздухе.

На другой день рано утром я отправился к поселку, где находился эллинг. Точно исполинский шелковый кокон, дирижабль спокойно дремал под крышей. В воздухе он казался меньше.

Познакомившись с командиром дирижабля, я рассказал ему о своих намерениях.

В Советском Союзе никто не прыгал с дирижабля. Если эксперимент оправдает себя, почему бы не обучить прыгать с

парашютами и команду дирижабля?

Командир дирижабля согласился.

Сборы были длинные, утомительные.

Меня, привыкшего к моментальным взлетам с площадки, нервировала процедура подготовки дирижабля к полету. Стартовая команда (более шестидесяти человек), держась за свисающие с боков стропы, с криками и уханием медленно выводила дирижабль из эллинга. Когда, наконец, дирижабль был уже на площадке, началась процедура уравновешивания, то есть подгонка веса экипажа и груза дирижабля в соответствие с его подъемной силой.

Наконец, все готово. Моторы запущены, дирижабль рванулся в высь.

Я привык быстро набирать высоту до тысячи метров. Дирижабль уходил медленно, набирая высоту большими кругами, и это тоже страшно нервировало меня. Однако лететь было приятнее, чем на самолете: не было толчков, бросков, и было ощущение плавной езды в автомашине.

Набрав высоту шестьсот двадцать метров, дирижабль зашел на боевой курс. Мягко урча, моторы работали на малых оборотах.

Дирижабль шел со скоростью не более двадцати пяти — тридцати километров в час. Я строго рассчитываю место приземления. Командир из своей кабины открывает дверь и придерживает ее, чтобы она не закрылась. Поставив левую ногу на борт кабины, отодвигаю нагрудный парашют вправо и, мягко согнувшись, вываливаюсь за дверь.

Метров шестьдесят пролетаю в воздухе и затем дергаю вытяжное кольцо. Раскрытие парашюта происходит медленнее, чем при прыжке с самолета. Тело еще не получило нужной скорости (дирижабль шел медленно), а несущая скорость мала. Когда прыгаешь с самолета, то к скорости собственного падения прибавляется несущая скорость самолета, обычно равная ста километрам в час. Поэтому, чтобы нагнать скорость, необходимую для раскрытия парашюта, я должен был пролететь какое-то расстояние затяжным прыжком.

Приземлившись, я пришел к убеждению, что дирижабль вполне пригоден для выпуска начинающих парашютистов. Однако, чтобы уточнить еще некоторые наблюдения, я решил повторить прыжки.

Такой случай скоро представился. Я попросил летчика подвезти меня до эллинга, чтобы прыгнуть с самолета на стартовую площадку дирижабля и поспеть к предстоящему полету дирижабля. Взлетев с аэродрома, мы пошли низко, на высоте не более трехсот метров: мне хотелось приземлиться поближе к

эллингу.

Перед самым прыжком я вылез на крыло самолета и вдруг почувствовал, что сильная струя воздуха отрывает меня от фюзеляжа. Я не успел взглянуть на землю, как струя воздуха окончательно сорвала меня с крыла. Пришлось падать. И все же я опустился благополучно и — главное — своевременно рядом с эллингом.

Под бодрые уханья команды дирижабль лениво выплывал из своего логова.

Я вспомнил Евдокимова, желавшего прыгнуть с дирижабля, и позвонил ему в часть по телефону. Он не заставил себя ждать. Вскоре к эллингу подкатила грузовая машина, в которой сидели Евдокимов и красноармейцы с парашютами. Парашюты мы надели студентам, стажирующим на дирижабле, — им очень хотелось прыгнуть. Я предложил Евдокимову подняться в воздух и выпустить новичков, а вслед за ними прыгнуть самому. Евдокимов охотно согласился. Все расселись по местам, и вскоре дирижабль с бортовыми огнями ушел в воздух.

Я видел, как, сделав последовательно три круга, дирижабль освободился от трех парашютистов, и они один за другим спускались на середину стартовой площадки. Четвертым должен был прыгать Евдокимов.

С любопытством ожидая прыжка товарища, я наблюдал с земли, как дирижабль, описав четвертый круг, миновал расчетные точки и поплыл дальше, не собираясь итти на посадку. К удивлению присоединилось и чувство обеспокоенности. Сделав несколько кругов, дирижабль полетел в неожиданном направлении.

Раздумывая о причинах неожиданной перемены плана, я стоял на площадке и наблюдал за дирижаблем, уходящим к горизонту, пока вовсе не потерял его из виду.

Положение выяснилось, когда уже совершенно стемнело. Евдокимов торопился домой. Желая сократить путь и не возвращаться домой поездом, он решил прыгнуть на свой аэродром, как раз недалеко от дома. Дирижабль изменил курс, и Евдокимов выбросился, как задумал. Расчеты его, однако, не оправдались.

Прыгнув над аэродромом, Евдокимов плохо рассчитал приземление, — его снесло в лес. Запутавшись парашютом в высоких соснах, товарищ беспомощно повис на ветвях. Его одиночество могло бы очень затянуться… Но командир дирижабля, увидев с высоты невеселое положение парашютиста, подлетел к комендантскому зданию на аэродроме и бросил вымпел с запиской о случившемся. Несколько минут спустя в лес,

к месту происшествия, со звоном мчались аэродромная пожарная команда и «санитарка».

Пожарники действовали энергично. Вначале они обрубили все сучья, за которые зацепился парашют. Это не помогло. Евдокимов висел в воздухе, руководя сверху спасательными работами. Тогда решено было спилить всю сосну. Едва лишь вершина ее накренилась, как парашют отцепился, и Евдокимов благополучно опустился на твердую землю.

Этот случай, однако, не помешал мне осуществить задуманный ночной прыжок.

На старте число участников ночного «десанта» непредвиденно утроилось. Со мной приехали посмотреть на прыжок инструктор-парашютист нашей части Стрыжов и укладчик Матвеев.

Перед полетом я обратил внимание, что Стрыжов, крутясь около меня, переминается с ноги на ногу, не решаясь что-то сказать. Матвеев был энергичнее. Он неотступно следовал за мной по пятам, время от времени бурча:

— Возьмите с собой!

Мне не хотелось обидеть товарищей, и я отдал им свои парашюты, а сам решил прыгать на одном летнабовском.

Мы поднялись в темноте, так что с большой высоты я мог различить аэродром лишь по нескольким огонькам.

На первых двух кругах я выпустил Стрыжова и Матвеева, напутствуя их легким хлопком по плечу. Когда дирижабль описывал третий круг, я крепко пожал руку командиру дирижабля, сказал «спасибо» и в тот же миг из теплой и светлой кабины нырнул во тьму.

Затяжным прыжком я пролетел не менее трехсот пятидесяти метров, распахнул парашют, быстро приземлился и снизу руководил приземлением прыгнувших ранее меня Стрыжова и Матвеева, которые, прыгнув без затяжки, сильно отстали от меня.

Прыжки и расчеты отлично удались. Мы приземлились в тридцати метрах от расчетной точки. При ночном прыжке эта погрешность совершенно незначительна.

Вернувшись на рассвете с аэродрома после ночного полета на истребителе, я собрался было вздремнуть, как под окном моей комнаты неистово загудела автомашина. Это приехали молодые ученики, которым я на этот день назначил первый прыжок с дирижабля.

После напряженной бессонной ночи страшно хотелось спать. Я вышел, не успев даже позавтракать.

Веселые шумные песни всю дорогу сменяли одна другую. Одиннадцать молодых ребят, среди них были три девушки,

приехали с бодрым, радостным настроением.

Полеты начались хорошо. В течение двух часов дирижабль трижды приземлялся, и каждый раз стартовая команда ловко хватала гайдроп.

Забрав на борт новую группу, дирижабль снова уходил в воздух. Так были выпущены первые восемь человек. Прыгало всего одиннадцать. Оставалась последняя группа. Мне очень хотелось есть, но я утешал себя тем, что скоро прыжки окончатся.

«Выпущу еще троих, — думал я, — затем обедать!»

Поднявшись в воздух, я выпустил первого, а за ним второго парашютиста. Оба прыгнули хорошо.

Сделал поправку на усилившийся ветер и, когда дирижабль зашел на боевой курс, пустил на землю последнего. Это был комсомолец Кречетников.

Бросившись вниз головой, он сразу же дернул кольцо и под куполом, освещенным солнцем, медленно поплыл к земле. Плавное снижение меня обеспокоило. Было очевидно, что ветер так же внезапно стих, как и усилился, а расчет был сделан с учетом большого сноса. Мое беспокойство возросло, когда Кречетникова понесло прямо на крышу эллинга. Видимо, сам испугавшись столкновения, Кречетников беспомощно озирался по сторонам, точно ожидая от кого-нибудь спасения. Но едва лишь его ноги коснулись крыши, как он мгновенно ухватился за выступ и удержался. Смявшийся купол парашюта комком упал через край.

Стартовая команда, наблюдавшая эту картину, бросилась на выручку Кречетникову. С помощью огромных пожарных лестниц парашютист был торжественно снят с крыши эллинга.

Нам оставалось снизиться, бросить гайдроп и итти обедать. Вскоре, однако, я убедился, что это самое трудное. Не в меру расщедрившееся солнце сильно нагрело воздух. И без того облегченный дирижабль (он потерял вес троих парашютистов) получил большую подъемную силу; под действием тепла от прогретой оболочки водород еще больше увеличил потолок дирижабля. Нам никак не удавалось произвести нормальную посадку.

Два-три раза мы снижались до тридцати-сорока метров от земли и неоднократно бросали гайдроп. Команда не успевала ухватиться за концы, а несколько смельчаков, упорно повиснув на гайдропе, поднимались в воздух вслед за дирижаблем и с высоты полутора-двух метров мешками падали на землю. Мы снова поднимались до полутора тысяч метров, чтобы охладить газ и сделать посадку, — все было напрасно.

Меня раздражала такая зависимость дирижабля от

температуры, совершенно не знакомая при полетах на самолете; в довершение всего мучил голод. Но больше всего я был зол на себя. Захвати с собой парашют, я давно бы выбросился и сидел уже в столовой за обедом. Я оставил парашют у эллинга.

Таким образом мы пробыли в воздухе больше одиннадцати часов. Совершенно безучастно я сидел у окна, не надеясь до сумерек попасть на землю, как вдруг неожиданный рывок вывел меня из мрачного раздумья. Человек десять из стартовой команды, с криками вцепившись в гайдроп, на секунду остановили инерцию дирижабля, и в тот же миг за концы ухватились все шестьдесят человек. Дирижабль, все еще порывавшийся вверх, приник, наконец, к земле.

Среди стартовой команды, державшей дирижабль, я увидел и Кречетникова. Забыв о своем приключении, он подошел ко мне, весело улыбаясь, и поблагодарил за «воздушное крещение».

Свои эксперименты я решил закончить прыжком из штопорящего самолета. На одном из ленинградских аэродромов, выпустив поочередно нескольких человек, я сделал посадку, и во вторую кабину учебного самолета за управление сел летчик Халутин, мой ученик. Он охотно согласился поднять меня в воздух. Полетели. Рассчитав точку приземления, я вылез на плоскость и, придерживаясь за борт кабины, скомандовал летчику:

— Вводи самолет в штопор!

Самолет начал вращение неохотно, будто преодолевая сопротивление, но стоило Халутину прибавить газ, как он энергично завертелся. Стоя на крыле вращающегося самолета, я дважды обернулся вместе с ним, считая про себя число витков и приготовившись уже прыгнуть на третьем витке, но вдруг инстинктивно оглянулся. За моей спиной что-то зашуршало, и в тот же миг меня едва не сорвало с крыла. Не успел я глазом моргнуть, как парашют повис на стабилизаторе, полностью распустившись. Штопор сразу же прекратился. Удар при раскрытии парашюта был настолько силен, что летчик выпустил из рук управление. Самолет беспорядочно падал на землю. Бегло взглянув на Халутина, я увидел его побледневшим и растерявшимся.

У него не было парашюта.

Сильно упершись в металлическую скобу фюзеляжа, я обеими руками потянул к себе стропы парашюта, пытаясь уменьшить площадь сопротивления, но подтянуть было невозможно. Самолет продолжал падать.

— Дай полный газ, ручку на себя, — крикнул я.

Халутин немедленно выполнил приказание, — падение

прекратилось. На малой скорости самолет стал снижаться более плавно. Купол парашюта раздулся наподобие зонта, но, сильно натягивая стропы, я сумел несколько погасить его и уменьшить сопротивление на хвостовой части.

Под нами был аэродром. Не разворачиваясь, мы плюхнулись прямо перед собой.

Что же произошло?

Уже перед самым прыжком, стоя на крыле, я задел вытяжным кольцом за какой-то выступ. Под действием струи воздуха парашют непроизвольно раскрылся.

Назавтра я все же осуществил свой замысел.

Минуты через две-три после того, как мы ушли с аэродрома, облака заслонили землю. Но летчик знал, что делать.

На высоте полутора тысяч метров он поднял руку, — сигнал «готовься», — и я встал во весь рост. Затем он почти вертикально «пикнул» машину, и в тот же миг огромная инерционная сила вдавила меня в кабину. Самолет продолжал падать.

Выжимаясь на руках, я поставил одну ногу на сиденье и, опершись на нее, сумел поднять вторую. Тогда, сильно оттолкнувшись руками от борта, я бросился головой вниз и несколько секунд падал, не раскрывая парашюта, рядом с падающим самолетом. Затем на моих глазах самолет, развивая скорость, стал перегонять меня, и, когда машина со свистом пронеслась мимо меня, я дернул вытяжное кольцо.

Было уже безопасно: парашют не мог зацепиться за хвостовую часть.

От динамического удара на один миг помутилось зрение. Будто сноп искр вырвался из глаз. Затем, резко заболтавшись в воздухе, я стал снижаться сквозь облака. До земли уже оставалось не более четырехсот метров.

Предупрежденный сидящим впереди меня летчиком-инструктором, я повернул турель, поудобнее расставил ноги и взялся руками за борта кабины. Стрелка альтиметра показывала тысячу метров.

Летчик медленно потянул на себя ручку управления. Нос самолета задрался вверх, точно въезжая в гору по крутой дороге. Затем звук мотора оборвался, и самолет на какое-то мгновение стал в вертикальное положение; перевертываясь, он снова летел, но уже колесами вверх.

Я искал глазами землю и увидел ее далекое мелькание где-то высоко сбоку, почти над головой. Небо переместилось вниз и даже изменилось в окраске. Какая-то сила давила на плечи. Хочу

опустить руку, а может быть поднять ее, но все перепуталось: рука не слушалась меня. На секунду закрыл глаза и никак не мог сообразить, где земля, где небо.

Ветер бил в лицо. Нос самолета, как будто перетянув, начал плавно опускаться, и машина постепенно стала выравниваться. Снова зарычал мотор. Земля совершенно точно под нами, я видел даже знакомое очертание аэродрома. На место встал и светлый купол неба. Самолет, снижаясь, уже коснулся земли. Он бежит по зеленому полю, вздрагивая. Наконец останавливается. Я все еще крепко держусь за борта кабины, боясь выпасть из нее.

Вот она, мертвая петля…

…Можно ли совершить парашютный прыжок из мертвой петли? Этот вопрос занимал меня в самом начале моей работы.

Делая на самолете мертвые петли, я наблюдал, сколько времени машина находится вверх колесами, то есть в верхней точке мертвой петли. Когда самолет входил в верхнюю точку, я сбрасывал маленький парашютик с грузом. Мне удалось установить, что парашютик снижался с такой же скоростью, с какой снижается самолет во время петли.

Такие несложные опыты убедили меня в том, что парашютный прыжок из мертвой петли возможен.

9 июня 1933 года я поднялся в воздух. Самолет вел летчик Новиков.

На высоте восьмисот метров мы пошли строго по центру аэродрома, против ветра. Пройдя от центра двести-триста метров, я по переговорному аппарату сказал Новикову:

— Можно начинать.

Новиков увеличил обороты мотора, и самолет стал набирать скорость.

Я сидел в задней кабине, наблюдая за стрелкой, показывающей скорость движения самолета.

Сто семьдесят километров в час… Сто восемьдесят… Сто девяносто… Двести…

Новиков потянул ручку на себя. Самолет начал плавно подниматься вверх, земля побежала куда-то вниз и назад. Поставив обе ноги на сиденье, я положил руки на борта кабины. Сидя в таком положении, я все время смотрел, как машина забирается все выше и выше, описывая первую половину овала.

Внимание мое было сосредоточено на том, чтобы уловить момент вхождения машины в мертвую точку.

Пора!

Я резко оттолкнулся ногами, но отделиться от самолета мне не удалось. Большая, все увеличивающаяся центростремительная

сила прижимала меня к фюзеляжу.

В борьбе с этим невидимым чудовищем я отвоевывал каждый сантиметр. Когда самолет стал приближаться к концу своей верхней мертвой точки, мне удалось немного оторваться от самолета. Я продолжал двигаться в ту же сторону, что и самолет, хотя падал медленнее, чем он.

Наконец, машина вышла из мертвой петли и стала входить во вторую сторону овала. Ее скорость была выше скорости моего падения, и меня ударило левой частью стабилизатора…

От удара я потерял инерцию и стал падать совершенно вертикально. Падаю, сознательно не раскрывая парашюта, и все время ищу глазами самолет. Внезапно откуда-то сверху или сбоку на меня надвигается страшная темная громада.

«Машина!» — мелькает в голове.

Я различаю ясно красный кружок в центре винта и сверкающий диск бешено крутящегося пропеллера. На миг мне даже показалось, что какая-то сила притягивает меня к самолету, и я, не в силах удержаться, мчусь в крутящуюся мясорубку… Губы пересохли, голова закружилась. Напрягая все силы, раскидываю руки, раскрываю рот. Эти движения на могли удалить меня от надвигавшегося самолета.

Самолет с вихрем пронесся в каких-нибудь полутора метрах. Наблюдавшие с земли были уверены, что самолет заденет меня. Они никак не могли объяснить, как я остался невредим. Самолет прошел прямо надо мной…

Меня спас удар. Своим телом я повредил хвостовое управление самолета и выбил руль из рук летчика. Растерявшись, тот инстинктивно дал ногу, и вторая часть петли получилась неправильной. Самолет уклонился в сторону…

Теперь я мог раскрыть парашют. Пережитое быстро дало себя знать: наступила слабость, ни о чем не хотелось думать.

Потом вспомнил, что надо посмотреть, где предстоит посадка. С удивлением замечаю, что приземляться придется в районе железнодорожной станции.

До земли оставалось не более ста пятидесяти метров, а спускался я быстрее обычного, так как меня подгонял ветер.

Продолжаю снижаться и вижу, что со станции должен отойти поезд. Пассажиры вошли в вагоны, и паровоз готов в путь. Этим мои беды не ограничиваются; полным ходом к станции идет другой поезд.

Высота семьдесят метров.

Пассажиры поезда, стоящего у перрона, заметив меня, высыпали из вагонов. Замечает меня и машинист. Напрягая голос, я кричу ему, чтобы он задержал отправку.

Со вторым поездом дело хуже. Он мчался полным ходом. На подходе к станции он стал уменьшать скорость, но попасть и под него было бы невесело…

Положиться на «авось да небось» не в моих правилах. Из всякого положения, думаю, есть выход.

На перроне паника. Пассажиры кричат, бегают из стороны в сторону, некоторые в ажиотаже машут руками. Чего они хотят?

Начинаю скользить. В этот раз я скользил так, как никогда до этого не скользил и, очевидно, скользить больше уже не буду. С высоты четырехэтажного дома я убедился, что до поезда не долечу семи-десяти метров. Но так как при энергичном скольжении я развил большую скорость и приземляться было опасно, я опустил стропы. Купол парашюта вновь расправился, скорость моего падения он сдерживать уже не мог, и я со всего размаха, в расстоянии трех-четырех метров от идущего поезда, упал в яму поворотного круга. Вначале меня ударило ногами об одну из его стенок, затем грудью о вторую. Больше ничего не помню.

Очнулся я в машине скорой помощи…

Так был совершен первый в СССР прыжок из мертвой петли.

Через два дня я снова занимался своей постоянной работой: прыгал и летал.

18 августа 1933 года, в день авиационного праздника, на станции Сиверская собралось несколько тысяч трудящихся. Празднично разодетые, они приехали из Ленинграда и из Луги, из ближайших сел и деревень.

На аэродроме было очень шумно и весело. Со всех концов неслись песни. Заглушая песенников, пулеметной дробью тарахтели машины.

В этот день я должен был сделать показательный затяжной прыжок, а также продемонстрировать стрельбу из пикирующего самолета.

На краю аэродрома была выложена цель, и я произвел четыре очереди. Затем, когда самолет снова взмыл в воздух, добровольцы, из собравшихся зрителей, ходили осматривать количество пробоин.

Наступило время прыжка. Провожавшие меня до самолета товарищи изощрялись в пожеланиях:

— Смотри, не заглядись на птичку, а то забудешь парашют раскрыть.

— В случае чего, — перекрикивал всех Коля Оленев, — прыгай в воз сена — жив будешь.

Я сел в машину. Летчик включил мотор, и самолет, пробежав

по зеленому ковру, взмыл в воздух. Быстро набрал высоту в пятьсот метров, — выше лететь нельзя — мешал сплошной белесый покров, прятавший голубое небо.

Я все же решил лететь затяжным прыжком триста-четыреста метров.

Выбравшись из самолета, я плавно оттолкнулся от борта и сразу же принял удобное для меня положение — головой вниз. Неожиданно мною овладел экспериментаторский зуд. Откинув в сторону одну ногу, я старался запомнить, какое влияние это оказывает на мое падение. То же проделывал я вначале с одной рукой, затем с другой.

Проходит несколько секунд, и меня, точно электрическим током, пронизывает мысль, что, выбросившись на высоте шестисот метров, я лечу со скоростью пятидесяти метров в секунду. Надвигающаяся земля ослепляет глаза обилием света.

Моментально дергаю за вытяжное кольцо. Как раскрылся парашют — точно не помню. Помню только одно — вслед за рывком я почувствовал сильный удар о землю.

Парашют раскрылся от земли настолько близко, что он едва-едва успел погасить скорость моего падения.

Я остался жив благодаря тому, что парашют запутался в молодых березках и тем самым задержал основную силу падения. Если бы не березки, я неминуемо разбился бы.

Как оказалось, увлекшись экспериментом, я раскрыл парашют всего в семидесяти-шестидесяти метрах от земли. Если бы я медлил еще одно мгновение, то березки не спасли бы меня.

Такое позднее раскрытие парашюта было очень эффектным, но ничем не оправданным.

Летчики, наблюдавшие за моим прыжком, ясно видели очки и даже пуговицы моего комбинезона.

Этот случай глубоко врезался в мою память. С тех пор я сделал десятки экспериментальных прыжков, но ни один из них не был с таким поздним раскрытием.

Выполняя в прыжке поставленную перед собой задачу, я никогда ничем побочным не увлекаюсь. Таких происшествий, как 18 августа 1933 года, больше со мной не случалось.

ВТОРОЕ НЕБО

Сеанс на потолке 14 000 метров

Декабрьские сумерки. У замороженного окна качаются тени склонившихся голых ветвей. Тишина угрюмых деревьев сада, опушенных тяжелыми хлопьями, наполняет нашу любимую лабораторию, куда мы пришли на очередной высотный сеанс. В комнате полумрак. Нас четверо: военврач 2-го ранга Элькин, военврач 3-го ранга Романов, мой товарищ капитан Скитев и я.

Предстоит новая высотная тренировка, очередной подъем в стратосферу.

Стальной цельнометаллический барабан, в котором могут свободно уместиться три-четыре человека, стоит посреди комнаты с подведенными к нему трубами вентиляции и нагнетательной системы. Небольшое динамо, распределительный щиток и контрольные приборы выведены наружу.

— Готово, — говорит Элькин, водворяя в барокамеру нашего третьего спутника — морскую свинку. — Мы поднимем вас до десяти тысяч метров, затем «спикируем» до семи тысяч и посмотрим, как будет себя чувствовать этот красноглазый пассажир.

Мы входим в барокамеру, садимся на свои места, надеваем кислородные маски. Тяжелая стальная дверь закрывается. Полудюймовые стенки двери расплющили резиновую прокладку, создав тем самым полную герметичность нашего «полета». Теперь мы находимся в изолированном воздушном пространстве, которое, в зависимости от задач нашего эксперимента, может быть почти безвоздушным… С внешним миром нас связывают лишь телефон и пара глазков из дюймового стекла.

Свинка жмется в углу клетки, тревожно рассматривая новую обстановку. Клетка поставлена между мной и Скитевым так, чтобы она приходилась как раз напротив глазка, у которого должен производить свои наблюдения доктор Элькин.

— Кислород есть? — спрашивает в телефон Романов.

— Есть, — отвечает Скитев.

— Внимание. Начинаем подъем!

Мы смотрим на дрогнувшие стрелки альтиметра и по глухому урчанию мотора улавливаем, что подъем начался.

Стрелка быстро идет по кругу, набирая первые метры высоты. Мы сидим в масках, еще не пользуясь кислородом. Дышится свободно. В эти минуты наш условный полет отличается необычайной устойчивостью горизонта. Чувствуешь, что прочно сидишь на своем кресле, и самолет не одолевает никакая болтанка, никакое кренение. Да и во всем остальном подъем

ничем, пожалуй, не отличается от обычного полета, если не считать разности температуры, которая в обстановке высотного полета понижается по мере увеличения потолка. Не слышно отрывистого разговора, который ведут наши доктора Элькин и Романов, поднимающие нас на высоту. Мы видим лишь движения их губ, их сосредоточенные взгляды на контрольные приборы.

Глубокая тишина окружает нас. Лишь в изолированном стальном барабане слышится плавный гул мотора, который приводит в действие систему вентиляции. Великолепные механизмы создают разреженность воздуха, с абсолютной точностью соответствующую разреженности воздуха на заданной высоте полета. Продолжая свое движение по кругу, стрелка альтиметра переваливает три с половиной тысячи метров.

Свинка, свыкшаяся было с незнакомой обстановкой, взбудораженная вспышками сигнальных лампочек контрольного щитка, вдруг приподнимается на передних лапках, словно уловив что-то подозрительное в ритмичном гудении мотора, шевелит усиками, проявляет крайнее беспокойство.

Стрелка подходит к четырем тысячам метров. — высота, на которой неприспособленные организмы уже испытывают недостаток кислорода. В этом и секрет беспокойства свинки.

Привстав на передних лапках, она поднимает розовую мордочку, нервно шевелит усатыми губками, бессознательно вдыхая недостающий кислород.

— Посмотрите, доктор, на вашу несчастную жертву, — говорит в телефон Скитев, обращаясь к Элькину.

У стеклянного глазка появляется доктор.

Открываем вентиль баллона, переходим на кислород. Дышать еще можно и без него, но мы не хотим преждевременно утомлять себя. Попрежнему наше внимание приковано к контрольным приборам, к свинке, которая летит вместе с нами без кислородного прибора.

Мощные вентиляторы высасывают скудные остатки кислорода. Дышать становится труднее.

Подняв мордочку, свинка начинает быстро тереть по ней лапкой, как бы стряхивая с носа какую-то невидимую помеху, преградившую доступ воздуха, бросается в угол клетки, потом приподнимается на задних лапках, глубоко и жадно вдыхая.

Но мы совершенно не чувствуем высоты, хотя разреженность воздуха уже достигает горизонта, за которым свободное дыхание становится затруднительным. Обильно поступающий кислород полностью компенсирует эту недостачу.

Широко раскрыв глаза, свинка опускается на задние лапки, а затем тяжело валится, бессильно распластавшись, на живот.

— Начинается, — говорит Скитев, указывая взглядом на судорожно дышащего зверька.

В разреженном пространстве, ограниченном стенками нашего металлического барабана-убежища, голос Скитева звучит приглушенно, словно сдавленный глубоко в бронхах.

Мы продолжаем подниматься. Мордочка свинки выражает уже страшное беспокойство. Она учащенно мигает глазками, закатывает их, поворачивает мордочку реже и реже.

Вследствие огромной разности давления, газы, оставшиеся в желудке и кишечнике зверька, начинают расширяться. Живот свинки настолько вздувается, что ее щупленькое тельце увеличилось в два раза. В клетке лежит мохнатый белый комок с мордочкой, быстро меняющей свой цвет. Вместо розовой она стала уже фиолетово-синей. Ушные раковины также посинели и вяло приникли к затылочной части.

Чуть упершись передними лапками, свинка пытается оторваться от пола клетки, но беспомощно валится. Беспощадный закон удушения действует с канонической точностью.

Смерть подбирается к сердцу и к мозгу зверька. Уже вовсе отказываются двигаться передние лапки, головка лежит на боку.

Альтиметр фиксирует высоту девять тысяч метров.

Свинка с огромным, вздувшимся животом судорожно вздрагивает. Дыхание становится редким, но настолько глубоким, что живот напоминает резиновый шар, из которого от времени до времени выпускают воздух.

Элькин не отрывается от стеклянного глазка, делая пометки в своем блокноте. Потом он подносит его к окну, и мы читаем последнее заключение:

— Общий паралич.

Через полминуты военврач Романов делает площадку на высоте десяти тысяч метров. Выдерживает нас некоторое время на одной высоте, чтобы постепенно приучить организм к более высокому подъему.

Теперь уже и мы испытываем действие разреженной среды, несмотря на обильное поступление кислорода. Свинка нас не интересует, — мы начинаем наблюдения над собою, над поведением сердца и мозга, над волевыми качествами летчика, без которых невозможен высотный полет в реальной обстановке.

В руках у Скитева простой карандаш, на пюпитре листок бумажки. У меня автоматическое перо, захваченное для той же цели. Хочу записать, что наблюдаю усиленный пульс. Веру перо, и в тот же миг на чистом листе бумаги расплывается чернильное пятно. Отряхиваю чернила, начинаю с новой строки. Огромное чернильное пятно образуется рядом с первым. Поднимаю ручку

пером вверх, но чернила попрежнему выползают из пера.

— Возьми карандаш! — знаками показывает Скитев.

Беру карандаш, так как автоматическое перо обнаруживает полную неспособность к работе в стратосфере. Под действием воздуха, попавшего в баллон, чернила выталкиваются наружу из-за огромной разности атмосферного давления.

Сигнальная красная лампочка приглашает снять телефонную трубку.

— Приготовьтесь к пикированию. В случае обморочных симптомов, немедленно пользуйтесь аварийным краном.

Мы со Скитевым смотрим друг на друга и кивком головы подтверждаем свою готовность к стремительному падению на землю.

Сигнальная лампочка вспыхивает снова, затем в тело ударяет какая-то невидимая страшная тяжесть. В ушах раздается адский гул, а за ним следует режущая боль в барабанных перепонках. Длится это мгновение, потом грохот и боль в ушах уменьшаются, и мы уже испытываем ощущения, которые знакомы летчикам по стремительному пикированию с больших высот.

Свинка, словно вспугнутая ударом, встряхивает посиневшими ушами, но лежит еще запрокинувшись, с таким же вздувшимся животом. Однако, по мере того как стрелка альтиметра уменьшает счет высоты, дыхание зверька становится более учащенным.

На высоте семи тысяч метров доктор Романов делает вторую площадку. Падение прекращается, и мы снова задерживаемся на этой высоте, чтобы подготовиться к переходу в более низкие слои тропосферы, обогащенные кислородом. Эта предосторожность продиктована теми же соображениями, по которым выдерживают водолаза на разных водных глубинах при извлечении его на поверхность. С глубины двадцати — двадцати пяти метров водолаз поднимается на поверхность всего лишь за одну минуту. С глубины сто метров его нельзя поднять раньше, чем за полтора часа, иначе кровеносные сосуды разорвутся чудовищной разностью давления. Для безопасности подъема нужно обязательно сделать несколько площадок на различных горизонтах. Этими соображениями вызван и наш трехминутный отдых на высоте семи тысяч метров.

Спуск происходит почти незаметно, потому что на меньшей высоте кислород вдыхается более интенсивно, а кроме того окружающая нас среда становится богаче естественным кислородом. Мы вновь наблюдаем за свинкой, которая теперь уже пытается даже привстать.

Мощные нагнетатели создают, наконец, в барокамере

атмосферу, полностью соответствующую уровню давления на земле. Стрелка альтиметра останавливается на пуле.

— Земля!

Приглушенный, ритмичный гул мотора уплывает куда-то в пространство, и в нашем стальном термоизолированном барабане становится совсем тихо. Снимаем кислородные маски, выключаем газ. Тяжелая дверь медленно раскрывается. Доктор Элькин принимает от нас клетку с подопытной свинкой.

Барокамера — простейший измеритель приспособляемости живых организмов к пребыванию на высоте. Маленькая табличка, составленная доктором Элькиным на основании многочисленных экспериментов, показывает, что потолок обыкновенной комнатной мухи — десять тысяч метров. На одиннадцатой тысяче она лежит уже одурелая, словно опоенная отравой. Муха почти не чувствительна к пикированию и быстро оживает, если спустить ее на землю. После минутного пребывания на потолке гибнет. Майский жук летает до пяти тысяч метров, ползает до восьми, на десятой тысяче погибает. Воробей, дотянув до двенадцати тысяч метров, погиб при спуске. Смерть наступила от повреждения при попытке поймать его в барокамере.

Мы узнаем все это, пока Элькин с врачами-специалистами — ушником и терапевтом — вертит нас, исследуя органы слуха и обоняния, затем тщательно выслушивая сердце.

— Выходит, что я сильнее мухи, — говорит Скитев, указывая Элькину на таблицу. — Выдержал не только десятитысячный подъем, но и земные пытки.

Элькин отвечает укоризненно:

— Сейчас, может быть, и сильнее, а вот на четырнадцати тысячах посмотрим. Впрочем, вот что, — обращается он к врачам, — оставьте их в покое — эти быки нечувствительны к высоте.

Наш отдых кончается. Найдя повышенное сердцебиение, врачи после долгих пререканий разрешают нам новый подъем к намеченному потолку.

Свинка оказывается наиболее тяжело пострадавшей — у нее во время стремительного пикирования лопнули барабанные перепонки.

— Может быть, отложим? — говорит Элькин, все еще пытаясь склонить нас к отдыху.

Забравшись в камеру, мы категорически протестуем. Послезавтра предстоит длительный высотный полет, к которому нужно как следует подготовиться.

— Тогда примите спутника, — говорит Элькин и снова

подсовывает нам клетку со своей жертвой.

Ослабив пояса, мы располагаемся в барокамере, как к длительному путешествию, и подаем сигнал готовности.

Вспыхивает огонек сигнальной лампы — подъем начинается спокойно и незаметно. Теперь мы уже расчетливо и экономно производим свои движения, потому что для набора заданной высоты предстоит затратить немало усилий. Преждевременный расход сил, даже на небольшой высоте в восемь-девять тысяч метров, может привести к обмороку.

Сидя неподвижно, не сводя глаз с контрольных приборов, мы несколько быстрее, чем при первом подъеме, достигаем шести тысяч метров. Наше внимание привлекает внезапное сотрясение клетки. Свинка делает несколько рывков, пытаясь прыгнуть вверх, затем валится всем телом. Так лежит она с посиневшими ушными раковинами и мордочкой, полузакрыв мертвеющие глазки.

Беру металлический молоточек и ударяю им по стенке барокамеры, которая издает звук, подобный удару падающего колокола. Свинка даже не переводит своего тускнеющего взгляда. Она лежит неподвижно, скованная параличом.

На высоте десяти тысяч метров тянет ко сну. Усталость разливается по всему телу, вызывает легкое головокружение.

На утомленном лице Скитева вижу выражение собственного состояния. Глаза сузились, хотя и блестят нервным огоньком. Сам я выгляжу, вероятно, не менее утомленным и жалею, что в кабине нет зеркала.

У стеклянного кружка барокамеры — глаза Элькина, наблюдающего наш подъем. От времени до времени он спрашивает в трубку телефонного аппарата: «Как?»

Поднимаем большой палец кверху. На нашем условном языке это означает: «Продолжай набор высоты!»

Одиннадцать тысяч пятьсот.

Кислород поступает по двум шлангам богатым потоком, по вдохнуть его досыта не удается. Вдохи становятся учащеннее, и стремление дышать глубже вызывает лишь утомление. Мы приближаемся к тому пределу, когда человек из-за непривычной низкой разности давления не в состоянии вдохнуть кислород.

В 1929 году американский аэронавт Грэй погиб, достигнув высоты двенадцати тысяч двухсот метров. Если сделать поправку на несовершенство кислородной аппаратуры, то смерть Грэя будет понятной. Аэронавт лишился физической возможности вдыхать кислород еще до того, как наступила катастрофа.

Перевалили высоту Грэя. Звенящий гул в ушах нарастает вначале, как шум самолета, пролетающего над самой головой, потом становится оглушительно режущим, похожим на удары

молота в пустом металлическом котле.

Мы давно бросили записи своих наблюдений. Распластав руки на откидных досках столиков, мы контролируем теперь только свои мысли, которые напряжены сейчас до предела. Нужно собрать все силы, сосредоточиться так, чтобы преодолеть тяготение ко сну, а это — самое властное, самое сильное чувство в эту минуту.

«Спать, спать, спать!» — диктует усталость, но еще более настойчивая мысль предупреждает, что нельзя этому поддаваться, — задача еще не решена.

Голова клонится набок. Ловлю себя на попытке вздремнуть, с усилием выпрямляюсь. Стрелка альтиметра так медленно идет по кругу, что хочется крикнуть, обругать врачей за медлительность подъема. Мы уже не глядим друг на друга, следим только за собой, — до того утомительно каждое движение. Я чувствую, как Скитев изредка приподымает и опускает ноги, будто работая ими на педалях своего управления. Он максимально приближает запись в барокамере к обстановке реального полета в стратосфере. Так и должно быть, иначе в чем же смысл нашей высотной тренировки.

Последние минуты подъема. Вот-вот мы подойдем к намеченному пределу, но альтиметр движется словно крадучись, буквально переползая каждый десяток метров.

13 300, 13 650, 13 900… Кажется, что стрелка так и не подойдет к четырнадцати тысячам метров.

Я пытаюсь привстать, как обычно в кабине самолета перед приготовлением к прыжку. Упираюсь обеими руками в доски столика, но чувствую, что невидимая и непреодолимая тяжесть удерживает меня в кресле. На втором рывке я буквально с силой отдираю себя от кресла, и в тот же миг в голове раздается оглушительный звон.

Покачиваясь, словно на чужих ногах, стою так несколько секунд, с усилием вдыхая кислород, преодолевая огромное тяготение к креслу. Страшная усталость сковывает дремотой, но я говорю себе:

— Нет! Никоим образом!

Маленькая предосторожность, предпринятая еще на земле, когда мы ослабили поясные ремни, оказывается теперь очень своевременной. Наши животы распирают кишечные газы. Перевожу взгляд на Скитева, чтобы условиться о снижении. Я вижу его накренившимся, будто в самолете в момент виража. Глаза его неподвижно устремлены на альтиметр. Он с усилием делает движения, какие необходимы летчику, чтобы положить самолет в вираж, в спираль. Потом он начинает работать ногами

на педалях.

Четырнадцать тысяч метров, потолок!

Стрелка останавливается. Сейчас, когда нас выдерживают на этой высоте, чтобы приучить к новой атмосферной среде, удары сердца становятся настолько сильными, что слышишь, как они проходят по всему телу, отдаваясь оглушительным звоном в голове: «Бум, бум…»

Бросает в холод, потом вдруг обдает жаром, и в эти мгновения сонливость исчезает. Затем властное чувство сна захватывает нас снова, и мы изо всех сил боремся с ним, пока, наконец, не начинается плавный спуск.

Бодрость, словно выкаченная из нас вместе со скудными остатками кислорода, возвращается к нам неторопливыми движениями стрелок, уменьшающими счет высоты. На двенадцати тысячах метров мы уже веселее смотрим друг на друга. Скитев подмигивает мне, я понимаю это так: «Мы еще не туда заберемся!»

На сороковой минуте сеанс прекращается. Это полностью исчерпывает программу нашей тренировки. Теперь — отдых и сон на земле, настоящей, родной земле. Послезавтра — полет в суровую стратосферу.

— Я прикрою вашу экспериментальную лавочку, — встречает нас Элькин, явно довольный нашим поведением. — Дорвались до потолка — и давай париться.

— Мы-то дорвались, — отвечает Скитев, — а твой питомец как будто сорвался. Возьми-ка, — протягивает он клетку с подопытной свинкой.

Элькин сокрушенно смотрит сквозь сетку, за которой лежит беленький вздувшийся трупик.

Рейд в стратосферу

Над огромным прямоугольником аэродрома висела туманная дымка. Она пришла ночью с озера, обволокла соседний лес, границу летного поля и держалась еще в полдень, не рассеиваемая солнцем, выступающим из плотной пелены оранжевым мутным пятном.

Старт пустовал, — погода была нелетная.

Тем неожиданнее в полуденной тишине прозвучал сигнал боевой тревоги. Тревога — значит вылет независимо от погоды, тумана, любых случайностей.

Штурман Завилович вскочил из-за стола, — ему только что подали диэтический завтрак. Радист Сергеев, получив отпуск на сорок пять суток, укладывал вещи…

Протяжные, длительные гудки сирены звали на старт. Люди в мохнатых унтах, застегивая на ходу меховые комбинезоны, бежали к машинам.

Мобилизационная готовность летной части измеряется минутами.

Стальной рокот моторов уже разносился по полю. К старту, сбавляя газ, примчался на мотоцикле командир части — капитан Скитев. На черте взлета, рассекая туман, метнулась ракета — вылет разрешен.

Приказ получен, — больше Скитеву ничего не нужно.

Через несколько минут над аэродромом снова воцарилась тишина. Кильватерная колонна бомбардировщиков уже шла к далекому озеру, где, по донесению разведки, сосредоточились крупные силы «противника».

Тридцатилетний командир Михаил Скитев, подняв свою часть на высоту пяти тысяч метров, шел сбоку с превышением на сто метров от общего строя, чтобы удобнее наблюдать боевые действия экипажей.

Пара наушников, микрофон соединяют Скитева с экипажем каждого корабля. Скитев отдает приказание, — радист Комендантов, находящийся в соседней кабине, передает приказ по эскадре:

— Курс сто шестьдесят, высота шесть тысяч метров.

Сквозь могучий рокот моторов слышен четкий ответ:

— Есть курс сто шестьдесят, высота шесть тысяч метров.

Приказ передан точно. Теперь командир через целлулоид обтекателя следит за разворотом эскадры и сам вместе с нею ведет самолет по курсу.

Изумительный строй белокрылых машин словно плывет над

огромной вуалью, покрывшей пятнистую бурую землю. Вглядывающемуся с этой высоты в задымленные земные ориентиры, кажется, что земля дышит легкой испариной, успокоенная тишиной сентябрьского полудня.

Чуть отвлекаясь от своих наблюдений, Скитев смотрит на приборы: стрелка компаса уже совпадает с курсовой чертой. Самолет идет по заданному направлению.

Скитев переводит взгляд на термометр. Полчаса назад ртутный столбик стоял на плюс тридцать три, сейчас он упал до минус двадцать шесть градусов. Электрический комбинезон греет все меньше. Становится холоднее.

Скитев вспоминает свою первую вылазку на высоту. Зимой 1935 года в открытой боевой машине без кислородного оборудования он впервые забрался на семь тысяч метров. Полуокоченевший он вернулся в свою часть и радостно доложил о своем успехе.

— Рекорд ставите, что ли? — равнодушно спросил командир.

— Никак нет.

— Кому же нужны ваши высотные стремления?

Скитев вышел от командира смущенный.

Любимая работа свела меня с этим замечательным волевым летчиком, объединила в стремлении достичь желанной цели.

В будничных рядовых полетах мы дотянули до восьми тысяч метров, — старенькие машины выше не везли, а других командир не давал. Но мы были настойчивы, перешли в барокамеру и там, в обстановке условного подъема, приучали себя к пребыванию на высоте до двенадцати-четырнадцати тысяч метров.

В 1937 году мы получили, наконец, возможность продолжать свои экспериментальные работы, так необходимые для дела обороны родины.

После нескольких десятков тренировочных полетов в июле 1937 года Михаил Скитев поднял меня на высоту в девять тысяч восемьсот метров, и первый парашютный прыжок из стратосферы принадлежал советской родине. Месяцем позже Скитев поднял меня на высоту в одиннадцать тысяч тридцать семь метров.

Скитеву давно уже ясен был смысл той раздражительности, с которой в 1935 году встретили его рапорт о первом высотном полете. Вражеские наймиты, пробравшиеся в Красную армию, всячески занижали потолок советской авиации, зная, что на большой высоте она обретет новые скорости, неуязвимость, независимость от погоды, то есть все те боевые свойства, которые являются знаменем сталинских летчиков.

Настойчивость и упрямство привели, наконец, к желанной цели. Скитев это ясно почувствовал.

Высота освоена и настолько прочно, что сейчас Скитев идет с целой боевой частью, для которой нижняя кромка стратосферы стала уже обычным горизонтом боевых полетов.

Для тридцатилетнего командира это было ощущение глубочайшего морального удовлетворения, которое может испытывать только человек, завершивший большой жизненный этап. Полнота этой волнующей гордости за успех любимого дела искупала все неудачи и горечи первых лет. Дело не только в том, что сам он получил реванш в борьбе за свою боевую идею: партия и правительство высоко оценили заслуги Скитева, отметив его высокой наградой.

С потолка боевого полета, на котором теперь шла белокрылая эскадра, Скитеву казалась еще более значительной и осмысленной вся его трудовая жизнь.

Курьер, наборщик, садовник, шофер — до десятка разнообразных профессий перебрал молодой Скитев, пытливо отыскивая в них самого себя.

Взятый по очередному призыву в Красную армию, молодой боец попал в авиационную часть. После года службы он убедился, что тяжелые жизненные поиски окончились и он нашел, наконец, настоящую профессию.

И вот он летчик.

Всего лишь шестью годами измеряется путь Скитева от пилота-экстерна до командира части передового соединения округа.

Скитев с гордостью осматривает эскадру и спрашивает в микрофон:

— Как самочувствие людей?

Самолеты покачивают плоскостями:

— Все в полном порядке!

Не нарушая строя, эскадра плывет в эфире. Вдруг легкий взрыв в воздухе. Справа по борту флагманского корабля вспыхивает белый дымок. Это зенитная артиллерия «противника» нащупала боевую эскадру.

— Курс прежний, семь тысяч пятьсот! — быстро приказывает Скитев.

Корабли словно в гору задирают носы. Стрелка альтиметра плывет по кругу, отмечая новые горизонты боевого строя — 7000… 7100… 7200… 7300…

Легкая вуаль скрывает задымленную землю, вспышки разрывов остаются все ниже, и скоро эскадра уходит от досягаемости «противника». Она идет уже в верхних слоях тропосферы, неуязвимая, под ослепительно чистым голубым небосводом. Взору командира, в радиусе почти на сотню

километров, открываются свободные ясные дали, величественные в своей красоте и спокойствии.

В эти минуты стрелка альтиметра стоит на высоте семи тысяч пятисот метров, любопытной исторической высоте, еще недавно считавшейся пределом боевого полета. Десятки завоевателей стратосферы, пытливых и талантливых стратонавтов, погибли от удушья и холода. Но ни один из пилотов, штурманов и радистов боевого соединения, которое ведет капитан Скитев, не испытывает малейшего ограничения в своем дыхании. Люди давно уже перешли на кислород, поглощая его тем больше, чем выше становится потолок полета. Автоматические приборы подают кислород непрерывной струей. Живительный газ поступает через гофрированные шланги настолько обильно, что никто не испытывает даже малейших признаков высотного заболевания.

А еще так недавно воздухоплаватели Кроча-Спинелли и Тиссандье задыхались, едва достигнув семи тысяч метров.

Первоклассная советская техника вооружила наших летчиков безотказной материальной частью, которая делает совершенно свободным и безболезненным полет и боевые действия на высоте до двенадцати тысяч метров.

Пребывание в разреженном пространстве, конечно, сковывает движения людей. Человеческий организм должен быть приспособлен к суровым требованиям стратосферы, в которой каждое лишнее движение вызывает утомление и упадок сил, сонливость и безволие. Именно поэтому сейчас движения людей так экономны. Летчики, штурманы словно впаяны в свои сидения, но ясность боевой задачи увлекает их все вперед, все выше к предельному потолку полета.

Капитан Скитев, неуклюжий в меховом комбинезоне, полулежит в кресле, держа штурвал обеими руками. Сейчас, когда грелки электрического комбинезона сдаются пятидесятиградусному морозу (не забудьте — на земле тридцать три градуса жары), руки Скитева коченеют, как у человека, вылезающего из ледяной проруби… Он держит штурвал, почти не чувствуя его окоченевшими пальцами.

Скитев смотрит в далекую и безжизненную даль, потом переводит взгляд в угол рамы, где лежит шмель, запрокинувшись вверх лапками. Крылатый спутник залетел в кабину и случайно отправился в необычное путешествие. Мороз скрутил его хрупкие нежные крылышки. Полосато-желтое тельце обволок иней. Летчик царской армии Слепень погиб так же, как некогда погиб, примерно на этой же высоте, от удушья и холода немецкий воздухоплаватель Шренк со своими спутниками.

На Скитеве маска, предохраняющая лицо от обморожения, от колючих уколов холода, которые особенно ощутимы при температуре ниже сорока градусов. Кислородный присосок обильно подает газ прямо ко рту. Скитев дышит учащенно. Его глубокие жадные вздохи слышит в наушники радист Комендантов и, сам того не замечая, глотает кислород торопливо, будто спеша за своим командиром. Такая же картина в каждом боевом самолете, который идет в воздушном строю.

В морозном воздухе люди напряженно преодолевают высоту. Командир выверяет людей и машины своей боевой части, ибо моторы, как и сердце пилотов, по-своему реагируют на высоту. Иногда винтам нехватает воздуха. В руках даже опытного летчика неприспособленная к высоте машина впустую глотает воздух, не поднимая экипаж ни на один метр выше своего предельного потолка. Но эскадра Скитева, идущая на первоклассной материальной части, уверенно набирает высоту, далеко оставив все пределы, которые были установлены вредителями-лазутчиками, пробравшимися в советскую авиацию.

Н-ская часть бомбардировочной авиации, управляемая молодым командиром, сыном московского садовника, отшвырнула вражескую теорию опасностей высотных полетов и, совершая свой обычный рейд в стратосферу, шла по горизонту в девять тысяч метров над землей, боеспособная, грозная в своей стремительности и сокрушающей силе вооружения.

И вот настал момент испытать меткость молодых высотников.

За бортом кабины Скитев увидел сверкнувшее зеркало озера. Огромная водная поверхность казалась не больше чайного подноса. С этой высоты предстояло найти огневые точки «противника» и, подавив их, решить свою боевую задачу.

По приказанию командира эскадра разомкнулась и легла на боевой курс. В этом строю машина Скитева пошла первой… Теперь ее курс лежал словно по натянутой струне, точный до мельчайших измерений, оптических и температурных поправок.

Скитев не отрывается от сверкающих циферблатов компаса и курсоуказателя…

Настал момент, когда от мастерства летчика и расчета штурмана зависит исход боевой операции. Нужно точно выдержать боевой курс, постоянную скорость и высоту. Малейшее отклонение сведет на-нет штурманские расчеты, — бомбы окажутся в нескольких километрах от цели.

В эти секунды штурман Завилович, связанный со Скитевым радиотелефоном, прильнув к узкому стволу своеобразного перископа-прицела, напряженно глядит на землю, подернутую дымкой, на сверкающую гладь далекого озера. Земные ориентиры

плывут перед ним, как на исполинском экране, слегка бурые на безжизненной поверхности земли, освещенные преломленным светом солнца.

И вот она, цель, ничтожная с высоты девяти тысяч метров, едва уловимая в видоискателе прицела. Завилович видит ее бегущей прямо к центру прицела. Скитев изумительно точно ведет самолет.

Рука штурмана лежит на спуске, затем сжимается, и в мгновение, когда темное пятнышко цели скрещивается с центром прицела, спусковой механизм облегчает самолет от груза.

Бомбы пошли на цель…

Скитев разворачивается для второго захода, но вспышки сигнала обрывают намерение. Штурман Завилович передает:

— Справа, впереди и выше истребители «противника».

Тогда, чтобы до конца выполнить боевую задачу и сбросить все бомбы на цель, Скитев через флаг-радиста подает сигнал: «Сомкнись!»

Эскадра взаимной огневой поддержкой прикрывает друг друга, действуя по принципу: все за одного, один за всех.

Вмиг передав команду, стрелок-радист Комендантов разворачивает свои пулеметы на противника. Нервная дробь вспыхивает в воздухе. Эскадра смыкается.

Мощный огневой шквал отражает атаку истребителей.

Истребители не выдерживают страшного огневого натиска и обращаются в бегство. Эскадра, выполнив боевое задание, возвращается на аэродром.

Скитев же, не снижая высоты, провожает товарищей. Развернувшись влево, он приветствует их покачиванием плоскостей. Смысл этого обращения понятен только Скитевской эскадре: командир желает экипажам счастливого пути, сам он остается в воздухе.

…Снова необъятные голубые дали. Молодой командир продолжает полет на новые высоты. С горизонта в девять тысяч метров начинается новый набор высоты. Озябший командир кладет самолет в вираж и, обхватив штурвал руками, следит за приборами. В движениях стрелок нет уже прежней резвости. За заиндевевшим стеклом циферблатов они плывут медленно под звенящую песнь винтов. И в этом могучем стальном напеве ощущается одиночество боевого полета. Эскадра ушла, она уже где-то внизу, может быть, тремя-четырьмя тысячами метров ниже, но ему, командиру, предстоит тяжелое и обязательное преодоление высоты.

Командир должен знать предельный потолок своей боевой машины.

Штурманская кабина покрылась колючими иглами инея, целлулоид обтекателя затуманился легкой изморозью. Температура — минус сорок три.

— Ну, как? — спрашивает Скитев радиста.

— Терпимо, — отвечает Комендантов.

Проходят еще минуты, десятки минут настойчивого стремления к пределу. Машина с ревом врезается в высь, и по ее голосу, поведению, по всему многообразию ее интонаций Скитев определяет запас высоты. Потом, удовлетворенный достигнутым потолком, снова ставит самолет на боевой курс.

Где теперь цель, объект высотного бомбометания?

Цели не видно. Она скрыта плотной дымкой, которая висит над озером и землей легкими облаками, плывущими на большой высоте. Но Скитев знает, что цель должна быть совсем близко, в каких-нибудь двадцати-тридцати секундах полета, и выравнивает самолет по абсолютно геометрической прямой. Штурман Завилович получает предупреждение. Машина ложится на боевой курс и резвой птицей несется по горизонту к тому направлению, которое известно в этом самолете только двум человекам.

Руки Скитева и Завиловича кажутся в этот момент онемевшими и соединенными в одной электрической цепи. Люди согнулись у боевых постов в ожидании какого-то мгновения, которое нужно уловить, которое должно решить исход боевой операции.

Если бы можно было воспроизвести безупречно высокую звонкую ноту, то именно такой звук характерен был в этот момент для самолета Скитева, несущегося к объекту «противника». Люди отсчитывают тягостные секунды, сверяя поспешный бег мысли с показаниями холодных, но точных приборов. Скитев ждет, когда в воздухе, отделившись от самолета, бомбы пойдут вниз… Ему кажется, что вот-вот самолет проскочит цель… Но, видимо, еще рано. Завилович словно в один комок собрал свои мускулы и готов их разжать для стремительного и внезапного броска… До невидимой цели остаются еще, может быть, последние километры по горизонтали, но Завилович, безукоризненный знаток траектории воздушного снаряда, уже рассчитал точку сбрасывания. Он смотрит на приборы и считает про себя. Рука плавно нажимает спуск. Последний запас бомб несется в цель…

Альтиметр показывает, что нижняя кромка стратосферы лежит далеко внизу…

Солнце уже растопило пелену тумана, когда самолет капитана Скитева коснулся своего аэродрома. Сняв маску, Скитев

вылез из кабины навстречу товарищам, с нетерпением ждавшим его возвращения. Они порадовали своего командира, — первая и вторая бомбежки произведены отлично.

9800

Однажды, после занятий на аэродроме, я поднялся в воздух, условившись с летчиком совершить прыжок из мертвой петли.

Коля, так звали летчика, замечательный товарищ и весельчак, весьма неохотно пустился в это предприятие. Но мне хотелось лететь только с ним.

— Теперь тебе остается прыгать только через винт! — мрачно заключил он, усаживаясь в кабину.

После невероятных усилий мне удалось оторваться от самолета, и я понесся к земле, описывая в воздухе какую-то дугу. Но опрокинувшаяся машина перевернулась вокруг оси с такой скоростью, что я едва ускользнул от ее накрытия. Меня стукнуло стабилизатором по спине, и, обрадовавшись удаче, я падал, все еще не раскрывая парашюта, озираясь на самолет.

— Вот видишь, какой ты дуб, — начал Коля свой распек на аэродроме, видя, как дежурный врач делал мне растирание позвоночника. — Зачем это нужно было?

Дело происходило лет пять назад, когда парашютизм обретал свои права. Теперь Коле, командиру части истребительной авиации, хорошо понятны прыжки из сложных фигур высшего пилотажа.

Прежде чем обучать молодых инструкторов, я должен был сам овладеть техникой этих прыжков. Стратосфера была закономерной ступенью моей экспериментальной работы, ступенью, может быть, наиболее опасной, по зато самой увлекательной.

Мы со Скитевым были готовы. Готовность означает систематическую двухгодичную тренировку в барокамере, более десятка высотных полетов, полное освоение кислородной аппаратуры, подгонку обмундирования и многое другое, что может читателю показаться весьма скучным.

Окончательный выбор пал на парашют, не раз испытанный мною при тренировочных прыжках. Он состоял из главного, сложенного в ранце, и запасного, нагрудного. Словом, этот надежный и простой тип парашюта был целиком изготовлен на наших заводах молодыми советскими конструкторами. Обычный тренировочный парашют, которым широко пользуются при учебных прыжках, дает вполне безопасную скорость снижения (в среднем пять метров в секунду), исходя из максимального веса парашютиста в восемьдесят килограммов. Но я представлял настоящую парашютирующую лабораторию с таким набором

всевозможной аппаратуры, что вес мой превышал нормальный более, чем в полтора раза.

Понятно, что рассчитывать на нормальную скорость снижения не приходилось. Непосредственно у земли я должен был открыть запасной парашют, предварительно сбросив некоторую часть своей, так сказать, «нательной» лаборатории.

Прыжок был назначен на 28 июля. Нас интересовала высота в девять-десять тысяч метров. Нужно было, поднявшись на этот горизонт, уточнить поведение парашютов в разреженной среде, скорость их раскрытия, действие длительного парашютирования и другие специальные вопросы. Одновременно решено было превысить мировой рекорд парашютного прыжка с применением кислородной аппаратуры.

Предполагалось, что взлет произведем с восходом солнца и, набрав высоту, еще по холодку совершим прыжок, так как в это время суток восходящие потоки воздуха совершенно ничтожны, и потому «болтанка», обычно изнуряющая парашютиста, незначительна.

Неожиданно взлет был отнесен на полдень, и я, впавший в уныние, мысленно уже представлял себя болтающимся под раскрытым куполом парашюта.

Гигантские качели — игрушка по сравнению с этим удовольствием, которое приходится испытывать в результате огромных вихревых возмущений.

Дело складывалось ясно — или отказаться от прыжка, или уходить в воздух, заранее зная, что болтать будет немилосердно. Не хотелось ни того, ни другого. Минутные колебания разрешил командир части, заявивший, что соседним гарнизонам полеты запрещены и весь воздух в радиусе до пятидесяти километров предоставлен в наше распоряжение.

— Болтать будет! — слабо протестуя, возразил я.

— Ничего! Поболтает, а на землю опустит.

Мы стали быстро готовиться к прыжку. Пока звонили о разбивке старта, о времени вылета, исчез Скитев. Мой друг словно воспользовался шапкой-невидимкой.

Укрывшись от солнца в тень от плоскости самолета, я стал терпеливо ожидать появления моего спутника, с любопытством наблюдая за техниками, копошившимися вокруг машины. Затем это занятие мне наскучило, и я задремал.

Прошло часа два. Скитев со страшным грохотом примчался на своем мотоцикле. Смущенно раскланявшись, он объяснил свое отсутствие тем, что, прикорнув минут на пять, проснулся через два часа… Накануне в части была боевая тревога, и после ночных полетов Скитев считал вполне оправданным этот отдых.

Вскоре вокруг нас образовалась толпа — летчики, техники, мотористы, красноармейцы аэродромных команд. Все интересовались, куда и зачем летим, почему так много навешано приборов, почему, наконец, в такую жару мы надеваем меховые комбинезоны.

Но вот все готово. Заработали винты. Освеженные струями воздуха, мы повеселели. Скитев вырулил на старт. Стартер замахал белым флажком. В этот момент я заметил, как с правой стороны аэродрома через все летное поде с криком побежал боец, размахивая руками и весьма выразительно предлагая нам остановиться. «Ну, уж довольно!» — подумал я про себя.

— Опять задержка? Не выйдет! Взлетай! — заорал я Скитеву во всю силу своих легких.

Скитев незамедлительно дал газ, и моторы взревели тысячами лошадиных сил.

И вот мы в воздухе.

Горизонт открылся перед нами всеми знакомыми очертаниями, как на огромном нарисованном плане, с серыми линиями шоссейных дорог, зелеными прямоугольниками посевов. После первого разворота Скитев пошел на высоту бодро и стремительно. Он набирал высоту почти вертикально, до того свободно и легко многосильные моторы поднимали изумительно красивое тело самолета. Буквально через несколько минут средняя часть тропосферы была уже пройдена. Альтиметр показывал шесть с половиной тысяч метров.

Ощущение утренней свежести, которое так приятно на земле, уступило здесь место холодку. Он пробирался сквозь непроницаемый меховой комбинезон, за шиворот, сквозь легкую кислородную маску. Температура резко падала. Мы сидели в своих кабинах молча, экономя движения: Скитев — сосредоточенный за контрольными приборами, я, как говорят, — в состоянии полной прострации.

Скитев набирал высоту кругами, радиусом километров в тридцать, все удаляя от себя земные ориентиры и аэродром, который уже, казалось, мог бы уместиться на ладони. Так дотянули мы до девяти тысяч метров. Кабина моя покрылась колючими иглами инея. Термометр показывал минус сорок два градуса. Я слегка наклонился, чтобы лучше разглядеть землю. Она лежала чуть подернутая дымчатой вуалью, словно раскрашенная бурыми красками земли, зеленью полей и перелесков.

Самолет свободно набирал высоту, всем своим могучим рокотом говоря о большом запасе потолка. Но я уже не сводил глаз с альтиметра, стрелка которого осторожно приближалась к

десяти тысячам. Девять тысяч восемьсот!..

Отряхнув с себя сонливость и лень, навеянные холодом, я поднялся во весь рост, предупредив Скитева сигналом. В кабине летчика вспыхнула белая лампочка, означающая: «Я готов покинуть самолет». Вслед за вспышкой лампочки я почувствовал, как Скитев перевел самолет в вираж и, уменьшив скорость, описал большую кривую. Еще раз проверил на прочность шланг кислородного прибора, который должен будет питать меня во время падения с парашютом. Все хорошо и, видимо, безотказно. Тогда я отделился от стационарной кислородной установки (в самолете) и мгновенно переключил маску на питание от индивидуального прибора. Маленький баллон, в который вогнан кислород под страшным давлением, находился у меня в специальном кармане мехового комбинезона. Теперь по шлангу, идущему от этого баллончика, я и получал живительный газ. Окончательно убедившись, что все в порядке, я нажал кнопку второго сигнала, дал вспышку красной электрической лампочки и бросился в пространство, явственно ощущая грузное падение своего тела, обвешанного парашютами и аппаратурой…

Увлекаемый огромной силой земного тяготения, я падал, переворачиваясь несколько раз, и по свисту, все усиливающемуся в ушах, ощущал нарастающую скорость своего падения.

Очень хотелось потянуть вытяжное кольцо, прекратить это безудержное падение, но необходимость подальше уйти от самолета, погасить приданную мне несущую скорость, заставила сдержать себя.

Я отсчитывал тягостные секунды:

— Двадцать два, двадцать три, двадцать четыре…

Я продолжал считать про себя, падая и переворачиваясь, на мгновения видя мелькающую в глазах землю и всем своим сознанием удерживая себя от желания раскрыть парашют. И вот, наконец, на девятой секунде, пропадав, вероятно, тысячу — тысячу двести метров, я дернул вытяжное кольцо и, развернувшись в этот момент на спину, стал падать лицом, обращенным к небу. Отчетливо увидел вытягивающуюся колбаску парашюта, которая удлинялась непостижимо медленно. Потом понесся вслед за мной, весь вытянувшийся на стропах, длинный шелковый рукав и медленно начал, от краев, наполняться воздухом.

«В порядке ли парашют, раскроется ли он?» — подумал я.

Огромная разреженность не давала парашюту насытиться воздухом. Поэтому он так медленно раздувался, увеличиваясь в своем объеме. Наконец, перед глазами появился полукруг купола, меня встряхнуло чудовищным толчком, сразу же бросило в

сторону.

Это было раскрытие, по силе динамического удара, пожалуй, впервые столь тяжелое. На несколько мгновений от силы рывка я перестал что-либо видеть, потерял ориентацию. Потом зрение возвратилось ко мне, и, раскачиваясь как маятник под куполом, я различил довольно ясно землю.

Парашют не обманул, раскрылся. Мне не пришлось воспользоваться запасным. Снижение началось нормально. Но через каких-нибудь три-четыре секунды я убедился в ошибочности своих заключений. Страшные порывы ветра швыряли меня в сторону, все увеличивая угол раскачивания. Эта болтанка охватила меня так внезапно, что я сразу потерял из виду землю. После нескольких взмахов под парашютом, каждый, примерно, до ста двадцати — ста сорока градусов, меня бросило в пот. Из-под кислородной маски и шлема по лицу струились неприятно щекочущие капли.

Первым намерением было уменьшить болтанку, подтягивая боковые стропы парашюта, но все усилия мои были напрасны. Я отыскивал внизу землю, примерял оставшееся расстояние.

Как далеко!

Ко всем ощущениям болезненной усталости прибавилась страшная тошнота. Изнутри к горлу шел тяжелый, удушающий и отвратительный ком. Если начнется рвота, подумал я, неизбежно придется снять маску. Это значит лишиться кислорода. В то же время высота моего снижения была не менее восьми с половиной тысяч метров. Нет, маску снимать нельзя!

С беспокойством глядел на далекую землю, на парашют, раздираемый воздушными шквалами, ощущая страшное приближение удушья и свою полную беспомощность.

Вдруг грозный металлический гул нарушил мое одинокое снижение: в пятнадцати-двадцати метрах подо мной проскочил силуэт скоростного истребителя, сразу же пропавший. Меня бросило в холод. Летчик, увлекшийся пилотированием самолета, легким прикосновением крыла мог навсегда прервать мою тошноту и дальнейшее самостоятельное снижение.

Я не успел еще представить себе свое положение, как новый рев мотора пронесся надо мною. Инстинктивно, еще не видя ничего, с оставшейся силой вцепился я в несколько строп, чтобы скольжением заставить парашют быстрее выйти из опасной зоны. Может быть мне показалось, что тень второго истребителя проскочила над самым краем купола, вмяв его могучей воздушной струей…

Теперь я вспомнил красноармейца, пытавшегося задержать наш вылет, вспомнились и разговоры, слышанные перед стартом

на аэродроме.

По намеченному плану, в полдень должны были подняться скоростные бомбардировщики и принять воздушный бой с истребителями. Время учебной атаки было согласовано с нашим полетом. Но мы вылетели не утром, как намечали, а в полдень… Командование не успело предупредить летчиков истребительной авиации, самолеты которой были уже в воздухе.

Звено истребителей, приняв самолет Скитева за «противника», атаковало его на высоте около пяти тысяч метров. Скитев уклонился. Истребители вновь атаковали его и вынудили принять бой. Скитев пытался еще раз уйти от них и обезопасить мое снижение, прорывая звено атакующих самолетов, но те буквально сели ему на спину и хвост. Я неизбежно оставался в зоне боя.

Видя перед собой только машину Скитева, летчики носились на огромных скоростях, не подозревая о моем пребывании в воздухе, которое мне начинало казаться уже последним.

Я решил воспользоваться перочинным ножом, привязанным к ноге, и перерезать стропы парашюта, чтобы затяжным прыжком уйти от истребителей и от бушующего воздушного шторма, а затем раскрыть второй запасной парашют. Но у меня просто нехватало сил. Никогда так безнадежно я не чувствовал своей беспомощности, никогда так властно не держал меня купол парашюта, покорный моему управлению. Теперь парашют управлял мной. Как зверек в барокамере, я покорился своей участи и неумолимой силе, опускаясь до того медленно, что, казалось, не сумею преодолеть до конца всех пыток своего снижения. Тошнота уже двинулась в глотку, душила, временами меня бросало в полное забытье…

Очнувшись, я почувствовал, что кислородная маска совершенно мокра. Ни о чем не думая, я сорвал ее с лица, потому что она уже не насыщала дыхания, а затрудняла его. Кислород совсем не поступал из баллона, входное отверстие шланга было забито рвотой. К счастью, высота не превышала четырех тысяч метров. Я хватал естественный воздух часто и жадно, насколько позволяли мои силы.

Снова гул мотора. Осмотрелся, увидел самолет Скитева, отбившийся от своих преследователей. Он кружил надо мной в ожидании сигнала «благополучия», о котором я совершенно забыл, сразу попав в болтанку. Я с трудом помахал ему рукой.

Опускался я подавленный, разбитый, безразлично глядя на местность, отчетливо открывшуюся передо мной. Меня сносило в сторону на большую дорогу через какое-то колхозное селение, расположенное на берегу маленькой речки.

По дороге неслись машины.

«Хорошо бы, — подумал я, — очутиться сейчас в одной из них и попасть в госпиталь».

Рассчитав, что через несколько минут должно произойти приземление, я раскрыл второй парашют. Теперь сближение с землей нужно было не ускорять, а замедлять, потому что все мое обмундирование слишком стремительно несло меня вниз. Но и со вторым парашютом я основательно плюхнулся на землю, успев, однако, своевременно сделать нужную позицию. Но падение это было настолько приятным, что я, глубоко вздохнув, вытянулся на траве, мгновенно охваченный болезненной дремотой.

Очнулся я от звонких ребячьих голосов. Знакомые врачи снимали уже с меня кислородную аппаратуру и обмундирование.

Несколько хороших вдохов нашатырного спирта окончательно прояснили мою память. Я понял, что с первым прыжком из стратосферы все покончено, и через несколько минут беседовал об этом с корреспондентом, встретившим меня вместе с командованием.

Мы поехали в часть, сопровождаемые двумя «санитарками», высланными на поиски меня в предполагаемом радиусе приземления.

На новую высоту

Несколько дней оказалось достаточно, чтобы не только забыть неудобства первого визита в стратосферу, но и вновь пожелать прыгнуть с более высокого горизонта. Отныне абсолютный рекорд высотного прыжка из стратосферы принадлежал нам. После всевозможных вычислений и проверки барограммы комиссия установила истинную высоту прыжка в девять тысяч восемьсот метров. Но мой неразлучный спутник Скитев подзадоривал меня, расхваливая свой великолепный боевой самолет:

— Давай, Костя, подымемся тысяч на двенадцать, а там посмотрим — заберемся и выше!

Эта идея захватила меня. Ряд проблем, связанных с прыжками из стратосферы, оставался еще не разрешенным, Я обратился в штаб с просьбой вновь разрешить мне подняться со Скитевым в стратосферу!

На девятый день после первого прыжка мы поднимались со Скитевым в тренировочный полет.

Оставшееся до полета время мы должны были провести на строгом режиме, тщательно подготовляя себя к серьезному и ответственному испытанию. Правду говоря, этот режим на земле был для нас более тягостным и несносным, чем трудность подъема и прыжка.

Военные врачи Элькин и Андреев созвали целый ученый совет, который потребовал, чтобы мы разделись догола, и затем поочередно каждый выслушивал, выстукивал и осматривал нас с невероятной сосредоточенностью, словно говоря всем своим видом: «И какой чорт тянет вас в эту дурацкую стратосферу!»

Потом врачи совещались и, видимо, не найдя ничего предосудительного в наших организмах, установили строгую диэту. Прежде всего мы получили по нескольку коробок угольных таблеток, карболена. Вяжущие, с каким-то солено-кислым привкусом угольки мы должны были глотать, по выражению Элькина, «как монпансье», чтобы уничтожить образующиеся в кишечнике газы.

— Чудесно! — дружно отвечали мы и с полной готовностью выполняли любое предписание, только бы своим сопротивлением не оттянуть выполнение прыжка.

Но истинной пыткой были для нас обеды и завтраки. Мы приходили в столовую и, осмотрев меню, в котором были расписаны отбивные шнитцеля, бифштексы, любимые пудинги,

откладывали его в сторону. Выбор обеда зависел только от Элькина или Андреева. Они садились около нас, вызывали к себе повара и подолгу мучили его наставлениями, как именно надо приготовлять нам пищу. Когда приходило время браться за ножи, то мы убеждались, что этим орудием нам буквально нечего делать. Либо подавали «высокопитательные» каши и кисели, либо «особую» яичницу — все одинаково безвкусное, но зато негазообразующее!

Спали мы в отдельной комнате. В восемь часов вечера Андреев брал нас под руки, приводил в спальню и любезно прощался. Затем в коридоре появлялся часовой, облеченный обязанностью никого не допускать в нашу опочивальню и отгонять тех, кто захочет через окно перекинуться с нами двумя-тремя словами.

Первая ночь под такой оригинальной охраной прошла уныло. Мы беседовали со Скитевым до тех пор, пока не надоели друг другу, молча лежали на койках и заснули только на рассвете.

Вторая ночь прошла веселее. Одному из корреспондентов удалось выхлопотать разрешение командования, и он был помещен в нашу спальню на правах участника экипажа.

Утром мы отправились на прогулку в парк. В живописном уголке нам пришлось простоять двадцать минут, пока сопровождавший нас корреспондент заснял всю ленту своего аппарата. Примерно на тридцать пятом снимке редакция получила портреты автора и Скитева, «сделанные перед прыжком».

Наконец, надоела и прогулка. Скитев захотел покататься на мотоцикле. Мы обратились к доктору Элькину, которому, видимо, уже надоела опека. Элькин дал разрешение.

Первым сделал круг Скитев. Он вскочил на мотоцикл, словно кавалерист, дал газ, пыхнул дымком и исчез на асфальтовой дорожке, ведущей к аэродрому. Через несколько минут он выскочил перед нами с противоположной стороны и круто остановился.

В седло за управление сел я. Корреспондент, согнувшись, примостился сзади, и я, ни разу не управлявший до того мотоциклом, самонадеянно повернул ручку вправо. Двигатель взревел, мотоцикл бросился вперед. Он бодро несся метров тридцать, пока, наконец, не ткнулся в каменное здание штаба и я не вылетел вперед. Следом за мной выпорхнул с заднего сидения и корреспондент, озабоченно растирая правое плечо. Нас мгновенно окружили. Мотоцикл был немедленно изъят.

Дальнейшие прогулки совершались только пешком. Элькин резонно заявил, что пешие прогулки наиболее испытанный способ

передвижения.

И вот настало утро 26 августа.

В открытое окно мы увидели густой туман, окутавший деревья настолько плотно, будто их заслоняла молочная стена.

— Неужели придется отложить прыжок?

Во всяком случае, ближайшие три-четыре часа о полете нечего было и думать. Туман застилал летное поле и был настолько плотным, что солнце не могло пробить его толщу. Поэтому большой радостью явилось для нас сообщение командира части о том, что синоптик Сизов обещал к трем часам дня хорошую погоду.

Старт, назначенный вначале на двенадцать часов, перенесли на три.

Часы ожидания были очень томительны. Мы не находили себе места. Командиры и летчики, знавшие о предстоящем прыжке, подходили к нам и выражали полное сочувствие по поводу тумана.

— Да! Вряд ли что выйдет! — говорили они.

Часов около одиннадцати дымка ушла вверх, все еще застилая солнце, но несколько позже мы увидели в небе голубое «окно». Нервы наши так разыгрались, что мы уже не могли ни гулять, ни сидеть в своей комнате. Расположившись неподалеку от летного поля, мы молча смотрели на небо, оживляясь, как только в нем открывались «окна». Синоптика Сизова, случайно проходившего мимо, мы схватили на руки и стали подкидывать в воздух в знак глубокого удовлетворения его прогнозом, впрочем, обещая уронить его на землю, если дымка не исчезнет. Сизов вновь подтвердил свои обещания.

Через полчаса вместе с последней туманной дымкой нас покинуло и удрученное состояние. Взору открылось бескрайное небо, совершенно свободное даже от облачных мазков, словно с него сдернули исполинское покрывало.

Самолет стоял в полной готовности, окруженный инженерами и техниками. Это был обычный скоростной бомбардировщик. На старте чувствовались необычайная деловитость и озабоченность.

Скитев забрался в свою кабину и, проверив готовность, испытал моторы.

Наконец, упарившиеся в своем полярном обмундировании, мы взлетели.

Моторы поднимают нас с какой-то особенной резвостью. Я мысленно рисовал себе схему предстоящего отделения от самолета.

Все шло хорошо. Несмотря на резко упавшую температуру и

низкое атмосферное давление, бодрость нас не покидала. Взглянув на термос с протянутой ко мне резиновой трубкой, я вспомнил врача Андреева. Кофе, которое он приготовил для нашего высотного путешествия, теперь казалось очень соблазнительным.

Разжал конец трубки. Увы! Глубокое разочарование. Кофе никак не всасывалось — оно замерзло в резиновом шланге.

Увлеченный своим занятием, я не заметил, как стрелка альтиметра подошла к одиннадцати тысячам — намеченному потолку нашего полета.

Я дал сигнал Скитеву, чтобы он сделал побольше круг и вышел на прямую по компасу, а сам открыл вентиль кислородного аппарата, укрепленного поверх обмундирования на бедре. Отсоединив металлический гибкий шланг своей маски, прикрепил второй шланг. Пошел холодный живительный газ. Кислород шел под маску обильными струями, и я сразу ощутил новый приток сил. Сделал последние записи в металлический планшет, укрепленный на правом колене: отметил показания альтиметра, температуру, стал считать свой пульс. Приподнялся и сполз с сиденья, поставил левую ногу на гофрированный пол кабины, правую на сиденье и разом поднялся. Попробовал открыть целлулоидный колпак, которым меня накрыли еще на земле от задувания холодного воздуха, Обеими руками я старался сдвинуть его вперед, но он, как назло, не поддавался моим усилиям. Еще раз попытался открыть его, раскачивая вправо и влево. Безуспешно. Тогда резким ударом головы отбросил его и с большими усилиями вылез на борт. Это, видимо, отняло у меня много силы, давала себя знать и высота. Резко участилось дыхание, в глазах поплыли какие-то белые дымки.

Сидя на борту под яростным напором встречного ветра, посмотрел вниз по борту самолета, ожидая, когда крыло строго сойдется по вертикали с намеченной точкой на земле. Вот она совсем близко… Протянул руку к сигнальным кнопкам и дал последний сигнал Скитеву — «прыгаю».

Преодолевая на ходу могучую струю воздуха, я заскользил по гладкому борту фюзеляжа головой вниз и упал в холодный мертвый простор. Земли сейчас не видно. Она лежит где-то внизу, задернутая легким туманом. Падая, несколько раз описал сальто и почувствовал, как нарастала скорость. Секунд через девять-двенадцать резким рывком потянул металлический трос вытяжного кольца и, весь сжавшись, подобрав под себя ноги, стал ждать раскрытия парашюта. Вопреки ожиданиям, на этот раз парашют раскрылся быстро. Огромная скорость самолета, летевшего в стратосфере, придала падению стремительную

быстроту.

Я повис в мертвой, совершенно непостижимой, прямо загадочной тишине. Услышал, как шипел кислород, вырываясь из металлических баллонов, и как мягко «дышал» парашют, сжимаясь и разжимаясь во время раскачивания.

Машинально посмотрел вниз. «Куда делась меховая перчатка с левой руки?» На земле ее привязали веревкой к рукаву, сейчас ее нет. С беспокойством поднял руку, оставшуюся в тонкой шерстяной перчатке. Она не чувствовала холода. Попробовал шевелить пальцами. Они немы. «Неужели рука замерзла?»

Хотел взять левой рукой одну из парашютных лямок, но окаменевшая кисть не повиновалась мне. И сразу нестерпимая боль. Словно тысячи игл впились в руку. Теперь уже сомнения нет, — рука отморожена.

Посмотрел на альтиметр, отметил скорость снижения, постарался записать на листе бумаги ответы на вопросник, составленный еще на земле, но боль становилась до того мучительной, что моментами терял сознание. Такое адское парашютирование продолжалось, вероятно, минут двадцать. Почувствовал приближение земли. Узнал местность, знакомую характерными ориентирами. Железная дорога, шоссе…

Собравшись с силами, снял кислородную маску. Из-под теплого шлема струился пот. Ориентировочно определил район приземления. С высоты восьмисот метров земля кажется ровной и безлесной. Но по мере приближения к ней я различил болотистую площадку, изрытую глубокими ямами. Это один из старых полигонов со множеством громадных воронок от взрывов артиллерийских снарядов. Только теперь я заметил скорость своего снижения. Нужно сбросить на землю кислородную аппаратуру и часть контрольных приборов, оставив при себе наиболее важные, или открыть запасной парашют. Решил сделать последнее.

Правой рукой попытался развернуться по ветру. Но мне это не удалось. Тогда, идя спиной по ветру, открыл второй парашют и заметил, что раскрытие происходит очень вяло. Забыв, что левая рука не действует, я схватил спутавшийся шелк, чтобы расправить его, и вдруг снова страшный приступ боли парализовал мои силы. Стропы запасного парашюта провалились вниз, спутались, захватили меня за колено и вдруг резко вырвались вверх и завернулись за стропы главного парашюта. Земля надвигалась огромным зеленым пятном. В ушах нарастал коварный свист от все увеличивающейся скорости падения… До земли осталось не более пятидесяти-семидесяти метров. Я быстро выхватил перочинный нож и перерезал лямки запасного

парашюта. Тогда главный, несколько расправившись, успел немного затормозить стремительное падение. Я упал в одну из воронок, поросшую мелким кустарником, и последнее ощущение — тупая боль в правом боку и какие-то звоны, плывущие в голове.

Несколько человек подхватили меня и, освободив от обмундирования, повели к санитарному автомобилю. Закусив губы, передвигал осторожно ноги, боясь неудачным толчком вызвать новые боли.

Маленькая комната приемного покоя. Лежа на кушетке, я держу обмороженную руку в марганцевом растворе и сквозь красноватую жидкость вижу обезображенную кисть, вспухшую до размеров слоновой стопы.

Злюсь на самого себя.

В соседней комнате комиссия специалистов сейчас вскрывает запломбированные приборы.

— Все из-за перчатки!

Я отворачиваюсь, чтобы не смотреть на свою руку, на этот болезненно ноющий кусок мяса. Доктор Элькин приготовляет мне стерильную вазелиновую ванну.

— Одиннадцать тысяч тридцать семь метров, — разом провозглашают несколько человек. — Побил все мировые рекорды и свой собственный!

Меня обступают, обнимают от всего сердца, не догадываясь, с каким нечеловеческим усилием я подавляю новые приступы боли.

— Выпейте и не волнуйтесь, — успокаивает военврач Андреев, протягивая мне через головы широкогорлую мензурку с доброй порцией коньяку.

Прыжок с 25 000 метров (1941 год)

Полет был назначен на ночь. Молодые экспериментаторы Петр Луценко и Алексей Золин утром рассчитывали достигнуть потолка, затем по прямой пересечь материк с юго-запада на северо-восток. Посадка в Чкаловске. Итого восемь часов полета.

Если машина оправдает расчеты конструкторов, то на высоте в двадцать пять тысяч метров расстояние между Чкаловском и Н. будет покрыто за пять часов.

Девятьсот-тысяча километров в час!

Металлическая птица спокойно висела на стальных тросах, сверкая сизым переливом стальной обшивки. Винт, точно головка ласточки, непропорционально миниатюрный, вдавался в широкие плечи самолета, скошенные к хвостовому оперению. Снизу в профиль машина действительно напоминала ласточку в момент ее стремительного и красивого полета.

— Снаряд, выпущенный из артиллерийского орудия, даже в первые секунды своего полета не обладает абсолютной аэродинамичностью, — сказал Луценко, глядя на острогрудый полированный обтекатель кабины. — Именно скорость снаряда в первоначальный момент ее нарастания и увеличивает сопротивление. Но тут, — Луценко окинул взглядом весь самолет, — я не вижу даже точки для лобового сопротивления. Встречному потоку воздуха остается только скользить, — упереться ему буквально не во что.

Конструктор К., установив на своем самолете мотор с мощным нагнетателем, полагал, что достигнет высоты пятнадцати тысяч метров.

— На своей машине мы решим одновременно три задачи: достигнем предела высоты, дадим предел скорости и выбросим парашютиста в нижних слоях стратосферы.

Луценко подошел к толстому целлулоидному окну люка, через которое был отчетливо виден механизм автоматического выбрасывателя.

— Летчик Сизов погиб при попытке совершить прыжок с самолета на скорости четыреста километров. Силой динамического удара парашют был изорван в клочья. Наш парашют позволит выброситься со скоростью в тысячу километров. Но ни у одного человека нехватит физической силы, чтобы на этой скорости отделиться от самолета. Автоматический выбрасыватель не потребует никаких усилий от парашютиста.

Нужна только готовность к прыжку. По одному нажиму спускового механизма парашютист вылетит из люка. И еще одно преимущество. Падая затяжкой, парашютист уйдет далеко от самолета и, главное, погасит огромную несущую скорость, приданную ему скоростной машиной.

Летчики отошли от самолета. Дежурный по ангару сбавил огни, часовой с винтовкой через плечо стал ходить взад и вперед вокруг самолета, распростершего свои остролистые крылья почти над всей площадью ангара.

В три часа ночи ворота ангара раскрылись, бесшумно скользнув по металлическим желобам.

Начальник комиссии по организации полета и прыжка из стратосферы, полковник Домов, и два конструктора наблюдали за последними приготовлениями к старту. Летчик Луценко уже сидел в кабине самолета, а его спутник Золин облачался в легкий скафандр с заплечным и нагрудным парашютами.

— Только парашюты и убеждают меня в вашем воздушном полете, — улыбаясь, сказал полковник Домов. — Без этих парашютов вы в вашем скафандре больше похожи на водолаза.

Золин улыбнулся сквозь стекла шлема и открыл вентиль индивидуального кислородного прибора.

— Отлично, — послышался глухой, словно придавленный голос из скафандра.

Золин повернулся, подошел к самолету, и по лесенке ему помогли забраться в заднюю кабину.

Последняя минута. Провожающие попрощались. Герметические кабины захлопнулись. Теперь летчики могли дышать только на искусственном кислороде, который поступал из специальных аппаратов, установленных по бокам кабин.

Тихо взвизгнула лебедка, и самолет, сверкнув сизыми плоскостями, мягко опустился на бетонную дорожку, уходящую из ангара на огромный параллелограм аэродрома.

Длинные лучи прожекторов, как мечи, скрестились в перспективе, куда уходила бетонная дорожка. Белая ракета вспыхнула над полем. Путь свободен. Казалось, самолет приник к земле, чтобы вспорхнуть с бетонной дорожки. Чуть дрогнули плоскости, приглушенный мотор запел могучим металлом. Невидимо кружившийся винт поглощал воздух, швыряя его за хвостовое оперение. Провожающие прижались к земле.

Машина метнулась в темноту и, проскочив дорожку, ушла в воздух, едва освещенная прожекторами…

В четыре часа шестнадцать минут, ровно через час после

старта, ультракоротковолновый передатчик «Большая земля» послал в воздух первую радиограмму:

> «Капитану Луценко. Сообщите координаты, температуру, потолок, самочувствие».

В те минуты, когда Луценко принял радиограмму «Большой земли», самолет находился на высоте шестнадцати тысяч метров, под сине-фиолетовым сводом неба. На этой высоте был уже день, ясный, с далеко видным горизонтом. Земля лежала внизу, за ватным покрывалом кучевых облаков, темных от огромной тени земли.

Пользуясь искусственным климатом, летчики дышали совершенно свободно, не чувствуя того удушливого действия разреженного воздуха, который убивает всякий живой организм уже на высоте восьми-девяти тысяч метров. Автоматические поглотители углекислоты извлекали из герметических кабин пилотов вредный газ, обогащая кабину кислородом.

Золин, сидевший в специальной скафандре, пользовался стационарной воздушной системой, чтобы не расходовать запас драгоценного кислорода из индивидуальных приборов.

Прочитав Золину по телефону радиограмму с «Большой земли», Луценко передал ответ:

> «Позывные норд-ост, потолок семнадцать тысяч, температура минус пятьдесят три, «климат» прекрасный, самочувствие хорошее. Луценко. Золин».

Автоматические приборы слепого пилотирования вели самолет точно по заданному курсу. Луценко отдыхал, наблюдая движение стрелок. Показатель скорости стоял на цифре «750». Если усилить действие нагнетательной системы и дать газ за защелку, то скорость вполне можно повысить до тысячи километров. Однако, по расчетам летчиков, этой скорости сейчас было достаточно.

— Как самочувствие? — спросил в телефон Луценко.

— Отличное. Несмотря на потолок, спать не хочется.

— Стоит, однако, выключить нашу дыхательную систему, — шутя отвечает Луценко, — чтобы заснуть и не проснуться. Кстати, проверим действие автоматического выбрасывателя.

Золин поднялся, положил в люк выбрасывателя полосатый балластный мешок и нажал кнопку выбрасывателя. Люк, словно глотнув добрую порцию воздуха, выбросил балласт в пространство.

— Безотказно действует, — доложил он Луценко.

На четвертом часу полета машина была на расстоянии двух тысяч семисот километров от старта и шла на высоте двадцати пяти тысяч метров. Приближалась зона, в которой должен произойти первый эксперимент этого высотного полета. Летчику Золину предстояло оставить самолет. Парашюты, нагрудный и заплечный, висящие поверх мягкого скафандра, делали Золина похожим на шар, несколько сплющенный в своем центре. Приготовившись к сбрасыванию парашютиста, Луценко дал последние наставления своему спутнику:

— Осторожность и точный расчет. Раньше полутора минут парашют не раскрывать. Пользоваться радиосвязью. Счастливо!

Золин встал во весь рост, отключился от стационарной системы кислородного питания и включил индивидуальные приборы. Он укрепил над шлемом миниатюрный радиозонд и стал в свободное отверстие люка, затянутого толстой коркой прозрачного целлулоида.

За маской скафандра видны были лишь горящие нервным огоньком глаза Золина. Первый эксперимент. Манекен, выброшенный с этой же высоты, прекрасно приземлился в шестидесяти километрах от точки сбрасывания. Каково будет приземление первого человека?

Золин нажал ногой педаль автоматического сигнала, и в момент, когда самолет, чуть проваливаясь, начал терять высоту, Золина стремительно выбросило из самолета. Машина, почувствовавшая значительное облегчение, рывком устремилась вперед. По этому движению Луценко узнал, что спутник его уже летит в безвоздушном пространстве.

Миниатюрный сжавшийся комочек падал в сине-фиолетовой стратосфере, безмолвно и одиноко отсчитывая удары секундомера, подвешенного к скафандру над самым ухом. Звенящий свист, вначале слабый, потом нарастающий, а сейчас грозный, зловещий, сопровождал безудержное падение человека. Тонкая резиновая оболочка, защищенная двуслойной парусиной, укрывала тело Золина от пятидесятиградусного мороза, удушающего действия среды, в которой происходило его невероятное падение. На шестидесятой секунде в ушах Золина зазвучал колокольчик секундомера, отбивающий минуту затяжного падения. На второй минуте скорость падения все нарастала. В изолированном колпаке скафандра стало трудно дышать. Снова прозвенел колокольчик секундомера, и Золин потянул тяжелой, облаченной в резину рукой широкое кольцо вытяжного троса. Он падал вниз спиной, глядя на выдернутое кольцо в ожидании рывка. «Раскроется ли?»

За спиной вялый купол парашюта вытянулся в колбаску и

стал медленно наполняться воздухом. Вытянув правую руку, Золин падал так, чтобы видеть проносившиеся над головой стропы и наполнявшийся купол.

«Как бы рывком парашюта не сорвало радиозонд, укрепленный на шлеме скафандра», — подумал Золин.

В эти минуты высота нахождения безудержно падавшего парашютиста автоматически передавалась на землю. Функции автомата-радиста выполнял радиозонд, беспрерывно подававший сигналы.

Купол парашюта уже почти раздулся. Вдруг — странный толчок, от которого у Золина на мгновение потемнело в глазах. В ушах раздался звон. Снижение шло почти нормально, если не считать утомительного раскачивания — болтанки, которая началась в первом ряду кучевых облаков. Золин посмотрел на левую руку, к которой был прикреплен миниатюрный прибор автомата-барографа, и увидел, что высота его падения уже одиннадцать тысяч метров, — четырнадцать тысяч метров он прошел затяжным прыжком.

Он на мгновение отключился от кислородной системы и открыл вентиль, давший доступ естественному воздуху. В тот же миг в голову ударила страшная тяжесть. Золин включил кислородную систему. Спуск продолжался. Земля вырисовывалась поверхностью, будто припухшей, в утренней дымке, освещенная боковыми лучами солнца.

Вначале не узнать раскрывшейся панорамы, потом по двум-трем характерным ориентирам Золин нашел на западе маленький городок С., на севере — далекую площадь озера.

Золин рассчитал площадь посадки, — она придется, примерно, в девяноста километрах от точки сбрасывания.

«Так и должно быть, — подумал он. — Несущая скорость самолета — девятьсот километров, полторы минуты — затяжка. За это время я удалился от точки сбрасывания не менее, чем на семьдесят километров. Километров двадцать на снос».

Золин приземлился под двумя парашютами на мягкий грунт пустынной местности и, установив компактный радиопередатчик, вызвал «Большую землю».

Первая радиограмма была послана с места приземления в штаб перелета.

Замкнув кольцо своего высотного полета, Луценко сделал блестящую посадку и два часа спустя уже встретился с Золиным, доставленным с места приземления. Молодые пилоты полностью подтвердили расчеты конструкторов. Советский стратоплан первым в мире поднялся на высоту, к которой десятки лет

стремились европейские и американские летчики.

Председатель комиссии по организации перелета полковник Домов горячо поздравил товарищей. Он протянул Луценко и Золину официальный акт о полете, скупо говорящий о героизме экипажа и технике советского самолетостроения:

«15 июля 1941 года советский цельнометаллический стратоплан с воздушными нагнетателями и специальной аппаратурой для свободного дыхания, пилотируемый капитаном Луценко, стартовал с аэродрома Н. и, поднявшись на высоту двадцать пять тысяч метров, показал среднюю путевую скорость девятьсот тридцать семь километров в час. На этой же высоте второй участник полета, лейтенант Золин, снаряженный в мягкий скафандр, при помощи автоматического выбрасывателя совершил парашютный прыжок в стратосфере. Падая затяжным прыжком девяносто секунд, Золин раскрыл парашют на высоте одиннадцати тысяч метров и благополучно приземлился в девяноста семи километрах от точки сбрасывания.

Летчик Луценко вернулся на свой аэродром, к которому вышел с высоты достигнутого потолка с абсолютной точностью. Навигационное оборудование и особенно компас во время высотного полета давали исключительно точные показатели. Влияние земного магнетизма на приборы было столь ничтожно, что к месту посадки самолет вышел с точностью до одного градуса.

Полетами товарищей Луценко и Золина завершена крупная серия экспериментальных работ в области стратосферы».

ВСТРЕЧИ

Укладчик Матвеев

Парашюты новой конструкции обычно испытываются на манекенах. Пятипудовый болван, сброшенный с самолета, грузно раскачивается под раскрывшимся куполом и показывает удивительную пластичность приземления.

Однажды парашют не раскрылся. Безудержно пролетев около семисот метров, манекен ткнулся в землю, причем парашютный ранец, укрепленный на манекене, оказался даже непомятым.

Пострадавший манекен окружили представители командования, производившие испытание, а вместе с ними собралась и толпа любопытных. Каждый вслух высказывал свое суждение:

— Видимо, отказал автомат[2].

— Мало похоже. Скорее всего запутался вытяжной парашютик.

— Возможно, надели неправильно. В прошлом году манекен врезался в землю, потом выяснили, оказалось, что автомат забыли завести…

Раздраженный неуместными примерами и праздными суждениями, командир части приказал «судьям» разойтись и сам, присев над нераскрывшимся парашютом, сосредоточенно занялся исследованием.

Невысокий, сухопарый красноармеец подошел к командиру:

— Разрешите, товарищ командир, лично произвести испытание. Парашют в порядке. Я сам укладывал…

Командир вскочил. Члены испытательной комиссии, переглянувшись, отступили.

— А, Матвеев! — воскликнул командир, узнав укладчика парашютов. — Разрешаю.

Когда дежурный самолет выруливал на старт, покачивая улыбающегося в летнабовской кабине Матвеева, командир рассказал представителям округа о красноармейце Матвееве, которого он впервые узнал при действительно трагических обстоятельствах.

На одном из гражданских аэродромов совершались учебные прыжки. Дело шло к вечеру. Трехместная машина уходила в последний полет. Перед самым взлетом к старту примчалась легковая машина коменданта аэродрома с жизнерадостными молодыми людьми.

— Парашюты вот этим товарищам, — распорядился комендант. — Разрешение на прыжок и все нужные справки у меня.

Молодым людям укрепили основной и запасной парашюты, спросили, хорошо ли они усвоили технику прыжка, и посадили в машину.

На первом кругу в воздухе раскрылся парашют, с которым прыгала девушка-студентка. Когда самолет зашел вторично, от него отделилась маленькая черная фигурка и понеслась к земле так стремительно, что все окаменели от неожиданности. Вот уже до земли осталось двести, сто, пятьдесят метров… Кончено. Теперь, если даже парашют и раскроется, вряд ли он амортизирует динамическую скорость удара.

Пока выясняли причину катастрофы (оказалось, что парашютист не прошел предварительной наземной подготовки), группа парашютистов, не успевших совершить прыжки, возбужденно обсуждала происшествие. Некоторые из них уже решили отказаться от своего намерения. Возникли разговоры о неудачной конструкции парашюта, сомнения в укладке. В этой обстановке крайне важно было доказать безотказность советского парашюта.

На аэродроме оказался случайно красноармеец Матвеев. Осмотрев ранцы и замки, он твердо заявил, что парашюты в порядке и действуют безотказно. В подтверждение своих доводов он выразил готовность немедленно совершить прыжок.

— Короче, — сказал командир.

Несмотря на сгустившиеся сумерки, Матвеев был поднят в воздух и совершил прыжок, раскрыв один за другим оба парашюта.

Рассказ командира заинтересовал представителей округа. Они не спускали глаз с самолета, уже набравшего высоту и ставшего на боевой курс.

Над блестящим алюминиевым фюзеляжем чуть поднялась маленькая фигурка и, постояв немного на фоне белых, плотных облаков, исчезла в пространстве. Самолет вошел в вираж, а мы все, кто наблюдал прыжок Матвеева, не могли отыскать в воздухе ни его маленькой фигурки, ни знакомого очертания парашюта. Несколько секунд мы следили сосредоточенно и безмолвно, потом у всех вырвалось одно восторженное слово:

— Летит!

Стремительный миниатюрный комочек казался метнувшимся из-за облаков, падавшим той восхитительной фигурой затяжного прыжка, которая в момент приближения к земле напоминает ласточку.

Я начал считать про себя секунды: «Двадцать три, двадцать четыре, двадцать пять…»[3]

За спиной у Матвеева потянулся белый все удлиняющийся

рукав, потом он слегка раздулся и вдруг затормозил падение, вспыхнув чудесным геометрически правильным полукругом, освещенным преломленным светом белых облаков.

Командир зашагал от возбуждения.

— Вот вам рядовой красноармеец. Впрочем, это, пожалуй, одна из замечательных особенностей Красной армии, где боевая техника рассчитана на массу, а не на одиночек.

Матвеев приземлился точно в центре аэродрома, горячо встреченный командованием.

Испытания нового парашюта прошли блестяще.

В компактном брезентовом ранце, размером, примерно, пятьдесят на тридцать пять сантиметров, в строгой последовательности и сочетании складок уложено более пятидесяти квадратных метров шелка и свыше ста пятидесяти метров шелкового шнура.

Достаточно одного рывка, чтобы парашют раскрылся, но малейшая неточность укладки может стоить человеческой жизни.

Поэтому точная укладка является основой безопасности прыжка. Самообладание и хладнокровие, своевременность раскрытия — качества сугубо индивидуальные, являющиеся, так сказать, вторичными, но не менее важными условиями безопасности парашютиста. Прыжок с неправильно уложенным парашютом опасен и недопустим в такой же мере, как прыжок безвольного новичка на безотказно действующем парашюте.

В первую пору всей спортивной страсти я особенно горячо интересовался и техникой прыжка (затяжного, из разных фигур высшего пилотажа), и изучением конструктивных особенностей парашюта, и свойствами различной укладки.

Однажды в часть для испытаний прислали новые парашюты. Узнав об этом, я быстро отправился в парашютную комнату, где увидел новые образцы, разостланные на специальных столах. Шелковая ткань лежала безжизненно, словно обмякшая после прыжка.

Я подошел к столу, чтобы разглядеть кройку.

— Товарищ командир, прошу отойти, — предложил мне красноармеец, занимавшийся укладкой парашюта.

— Почему?

— Не полагается. Приказание — допускать при укладке только прыгающих.

— Так, так… А кто будет прыгать?

— Кайтанов.

— Разве он в части?

— Не могу знать.

Я отошел в сторону. Приятно было смотреть на озабоченное

молодое лицо, склонившееся над грудой шелка, и думать, что кропотливый, старательный труд производится ради моей же собственной безопасности.

Вытягивая стропы, красноармеец отыскивал швы покроя, быстро укладывал их по какой-то сложной схеме, представляющейся, очевидно, ему по памяти. На десятой минуте огромные шелковые волны исчезли со стола. Изящно уложенную, перехваченную стропами плотную пачку шелка оставалось вложить в ранец.

Я был поражен быстротой, блестящей укладкой.

Утром состоялись полеты. Выпустив нескольких молодых парашютистов, я посадил самолет, чтобы, отдохнув немного, уйти в воздух для совершения экспериментального прыжка.

— Товарищ Кайтанов! — раздалось позади. — Парашюты готовы, разрешите надевать.

Передо мной, держа навесу два парашюта, стоял знакомый укладчик Матвеев. Он чуть отпрянул назад, узнав меня, когда я снял очки и шлем.

Мы познакомились и с той поры стали настоящими друзьями в общем боевом и любимом деле.

Вышло так, что почти все свои пятьсот прыжков я совершил на парашютах, уложенных красноармейцем Матвеевым.

Часто бывает, что моторист, жизнь которого проходит у самолета на земле, вдруг квалифицируется на пилота и со всей страстью, уже в воздухе, совершенствует свою новую профессию.

Случилось так и с Матвеевым. Красноармеец срочной службы, он отлично изучил свою скромную специальность и уложил уже свыше трех тысяч парашютов, когда его одолело желание самому совершить прыжок.

— Вывезите, товарищ Кайтанов, — обратился однажды он смущенно, вопросительно глядя мне в лицо.

— На прыжок?

— Да.

— Наземную подготовку прошли?

— Нет.

— Начните с наземной, посмотрим.

В очередной группе новичков Матвеев занимался старательно, поднимался в воздух на самолете, изучал технику отделения, пока, наконец, не убедился в полной своей готовности. Я проверил — можно было выпускать.

Последние инструкции, посадка в самолет. Перед взлетом говорю:

— Итак, прыжок с крыла, высота семьсот, раскрытие нормальное. Понятно?

— Понятно… — неуверенно ответил Матвеев.

— В чем дело?

— Разрешите затяжной.

— Первый — и затяжной? Никоим образом!

Даю газ, отрываю самолет от поля. На первом кругу Матвеев выходит на крыло, с лицом, широко расплывшимся в улыбку, и смотрит на меня, ожидая команды. Держа штурвал одной рукой, другую подымаю кверху:

— Прыгай!

По губам Матвеева читаю: «До свидания».

Мгновенно он переваливается вниз головой и входит в вираж, я вижу его уже под раскрывшимся парашютом.

Едва самолет касается аэродрома, Матвеев бежит мне навстречу.

— Рука-преступница вышла из повиновения, — кричит он. — Своевольно вырвала вытяжное кольцо, не выдержав положенной затяжки.

В морозный мартовский день 1936 года летчик Благочиннов поднял меня на высоту около шести тысяч метров для тренировочного высотного прыжка. Набирая потолок большими, все увеличивающимися кругами, мы скоро потеряли аэродром из виду и вошли в слой облачности, лежавший над землей на высоте трех — трех с половиной тысяч метров.

Над аэродромом боевые машины летали в разных направлениях, поэтому мы ушли в сторону на двадцать пять — тридцать километров.

После часового пребывания в воздухе я дал сигнал летчику, чтобы он подошел к намеченной точке. Мороз давал себя чувствовать, и мне скорее хотелось выполнить задание. Укрывшись меховым воротником шубы, я тихо подремывал и невнимательно следил за курсом самолета. Как назло, летчик перепутал указанную точку и, вместо того чтобы отойти от аэродрома на двадцать — двадцать пять километров, удалился от него больше, чем на шестьдесят.

На высоте около шести тысяч метров, сбавив газ, он полуобернулся ко мне и крикнул:

— Прыгай, что ли.

Не проверив расчета, я стряхнул с себя сон и, не раздумывая, отделился от самолета. Всего обдало холодом.

Чтобы меньше болтаться в воздухе, я падал тысячи две метров затяжным прыжком, затем раскрыл парашют и осмотрелся. Впереди — что-то новое, незнакомое. Позади — какие-то новые дороги, перелески, замерзшие озера.

Вытащив из сумки карту, разгладив ее на коленях, я пытался ориентироваться и, опустившись до двух тысяч метров, сумел все же разобраться.

Очутился я от аэродрома, примерно, на расстоянии восьмидесяти километров, а от намеченной точки еще дальше.

Теперь с высоты полета можно было точно определить район приземления. С горечью я убедился, что оно произойдет в лесу, далеко от дороги и деревень…

Парашют запутался в елях. На голову посыпался снег. Мягко повиснув на стропах, я закачался над землей. Повисев минут десять и немного отдышавшись, я освободился от парашюта и, сняв его с ели, оставил на видном месте.

«Пойду на деревню», — принял я решение.

Тяжелый путь по заснеженному лесу вогнал меня в пот. В редкий кустарник я вошел, с трудом вытаскивая ноги из глубокого снега. Утомительное путешествие, во время которого легко было сбиться с взятого направления, длилось почти три часа. Наконец, из-за кустов, на пересечении пути, показались крестьянские сани.

— Откуда, военный?

— Да вот из самолета выпал…

— Ну… выпал… и не разбился?

— Да не так, а на парашюте. Парашют в лесу оставил, тяжело нести.

В разговорах о колхозных и парашютных делах мы незаметно подъехали к маленькой деревушке. Со всех сторон высыпал любопытный люд, но нужно было торопиться.

По свежим следам я быстро дошел на лыжах до места приземления и взвалил парашют на плечи. День уже кончался, сумерки окутывали колхозные строения, когда я вернулся в деревню.

— Лошадь мы приготовили, — встретили меня гостеприимно колхозники, — до большака довезем, а там часто ходят грузовики.

Часа два мы трусили по кустарникам, по заснеженному проселку, пока не выехали на большую дорогу. Сани исчезли в темноте. Я остался один со своим парашютом в ста двадцати километрах от Ленинграда.

Шагаю по дороге, останавливаюсь, вслушиваюсь и всматриваюсь в темноту.

Проходит час, который кажется мне нескончаемым. Но вот где-то далеко позади загораются два глаза, приближаются с все увеличивающейся яркостью. Идет полуторка с грузом до Ленинграда, которая и доставит меня до пункта, удаленного от

аэродрома на двадцать километров.

Я только успеваю осмотреться, как несколько голосов разом раздается со всех сторон:

— Вот он!

— Сюда, ребята!

— Нашелся!

От красноармейцев, обступивших меня, узнаю, что меня ищут уже несколько часов подряд. Безрезультатно обшарено все пространство в радиусе двадцати километров от аэродрома. До наступления темноты искали самолетами…

У меня забирают парашют, и все весело возвращаемся в часть.

— А, путешественник! Наконец-то! — встречает меня командир, когда я вваливаюсь к нему в кабинет. — Наделали тут хлопот…

Оказалось, что, потеряв меня в воздухе, летчик вернулся на аэродром и доложил об этом командиру. Стали выяснять точку сбрасывания, полузамерзший летчик ее не отметил. Выслали самолеты для розысков. С момента прыжка прошло уже более пяти часов, — тревога возрастала.

К вечеру в штаб прибыл командир, который, выслушав доклад о случившемся, вызвал к себе Матвеева.

— Кто укладывал парашюты?

— Я, товарищ командир.

— Вы уверены в них? Отказать не могли?

— Никоим образом.

— Можете итти. Кайтанов жив.

Через сорок минут после опроса Матвеева я стоял в кабинете командира.

Летчики и подводники, танкисты и саперы, слухачи и прожектористы, снайперы-пехотинцы, десятки других замечательных боевых специальностей составляют великолепное и грозное оружие Рабоче-крестьянской Красной армии и Военно-морского флота, готовое поразить врагов. Но среди вооруженных сынов великого народа есть бойцы «незаметных» профессий и специальностей, будничная жизнь которых полна высокого героизма и самоотверженности. К таким бойцам принадлежат и укладчики парашютов, люди самой незаметной специальности в самой любимой Красной авиации.

Друзья

Последние толпы беженцев оставляли живописный городок Каталонии на крайней границе республиканской территории. Истерзанные ужасом беспрерывных бомбардировок и канонад, беженцы тянулись по большой дороге, не глядя на оставшийся позади Фигэрас, над которым стлался густой черный дым.

О наспех собранным скарбом тихо продвигались дети и старики, раненые и калеки, не утратившие способности ходить; матери с младенцами на привязи за спиной, в свитках, подвешенных на груди.

В стороне от дороги, ведущей к границе Франции, на небольшом полевом аэродроме, у взлетной черты, прислонившись к плоскостям замаскированных самолетов, стояли летчики Антонио и Бурго, дежурные истребители 13-го летного отряда, охранявшие эвакуацию мирных жителей в случае налета авиации Франко.

Два истребителя! Против всей вражеской авиации мятежников!

Боевые друзья смотрели молча на грустную процессию, переживая всю горечь вынужденного отступления и эвакуации.

Антонио, двадцатитрехлетний испанец, винодел, веселый парень, известный фашистам своими смелыми атаками под Барселоной, возвратился в строй прямо из госпиталя, где ему вынули четыре пули. От времени до времени он пожимал плечом, где застряла пуля, не извлеченная в момент спешной операции и вызывавшая острую боль во всем предплечьи.

— Мы оставим Фигэрас последними, — сказал он, обратившись к Бурго. — Может быть на прощание слетаем к мерзавцам и устроим им очередную «поливку».

Бурго, коренастый, широкоплечий, ответил взглядом согласия. Из речи Антонио он понял всего лишь несколько слов. Человек, не знавший своего отца, а матерью считавший Советскую Россию, Антонио оказался на фронте в рядах интернациональной бригады случайно, призванный совестью своей беспризорной души отстаивать святое дело Испанской республики. Он пришел в бригаду замечательным истребителем по профессии. Но у него был ограниченный лексикон испанских слов, наиболее понятными и выразительными из которых были «комарада» и «русия».

— Мы оставим Фигэрас последними, — подтвердил он, многозначительно посмотрев на товарища. — А встретим врага… первыми.

Бурго вынул из планшета донесения, переданные ему командиром разведывательного отряда, отошедшим вместе со всеми ребятами на новые оборонительные рубежи.

Разостлав сводку на коленях, Бурго стал читать ее, бесстрастно перелистывая страницу за страницей, казалось, пе замечая ничего, достойного внимания. Потом ой остановился на второй странице и многозначительно задумался.

Антонио просунул голову под руку Бурго и тоже смотрел на точку, у которой Бурго держал указательный палец.

— Правильно!

Антонио хлопнул Бурго по плечу.

Это идея! По дороге к Фигэрас подходит двухсоттонный обоз с горючим и снарядами. Сто автомашин! Тут пахнет дымом.

Бурго сел, поджав под себя ноги, около него расположился Антонио. Оба стали молчаливо обдумывать план операции. Он был ясен и без того по скупым, недоговоренным фразам, по единодушному пониманию обстановки, сложившейся в Каталонии.

Чтобы уточнить свою мысль, Бурго вынул карандаш и на карте планшета провел маршрут полета. Антонио кивнул головой.

Шестерка бомбардировщиков «Хейнкелей» с фашистской свастикой у хвостового оперения пронеслась со стремительным гулом. Антонио вскочил.

— Садись, — усадил его Бурго. — Не время.

Бомбовозы прошли над дымящимся Фигэрас, сбросили на него свой страшный груз и, не встретив никакого отпора, горделиво ушли, довольные успехом. Дым над городом сгустился, пламя пожарища поднялось к небу, окрашивая облака кровавыми полосами.

К ночи эвакуация закончилась. Громыхая и пыля, одна за другой промчались санитарные машины с ранеными, подобранными на улицах, за ними на грузовиках пронеслись последние части, выделенные в помощь коменданту, какая-то легковая машина с оборванным кузовом, и дорога в Фигэрас опустела.

Теперь можно было сниматься и звену истребителей Бурго, от которого остались только два самолета. Бурго подошел к машине Антонио. Многосильный обтекаемый истребитель-моноплан, изумительно зализанный, казался налощенным, — до того старательно Антонио подготовил его к полету. Бурго заглянул в кабину. Пулеметы стояли наготове, полный запас бомб был подвешен.

— Молодец! — потрепал Бурго приятеля по плечу. — Летим!

Он поднял для большей выразительности указательный палец — знак интернациональный для всех республиканцев.

Антонио радостно вскинул свои глубокие черные глаза и, замотав головой, поднял тоже указательный палец.

— Летим!

Бурго снова вытащил карту и показал на точку, к которой, по сообщениям разведки, продвигался военный обоз Франко. Антонио закивал головой. Тогда Бурго вытянулся во весь рост, подтянул ремни портупеи и повернулся лицом к Фигэрас, задымленному бушевавшим пожарищем. Потом он повернулся к машинам, сдернул с них маскировочные полотнища и швырнул их на землю.

— До встречи на земле!

Антонио взлетел первым. Величественно оторвав свою машину, он развернулся на круг. Две маленькие стремительные птички, взвихрив воздух, вонзались в высь, чтобы сразу набрать предельный потолок полета. На шестой минуте справа от Антонио вспыхнули два облачка взрыва. Зенитки Франко заметили полет республиканцев. Истребители сбавили газ. Этот испытанный маневр ввел противника в заблуждение. Рассчитывая на предельную скорость полета, фашисты «мазали» до тех пор, пока истребители не набрали новый «потолок». Тогда Бурго вышел вперед, показывая Антонио знаками следовать за собой.

Приблизившись по расчетам к объектам атаки, Бурго, прижатый к креслу чудовищной силой, ввел самолет в пике и, упершись лбом в оптическую часть прицела, молча наблюдал поспешный бег стрелки альтиметра. На высоте двухсот метров он вырвал ручку на себя и, пройдя по горизонту, осмотрел местность. Внизу лежало изрытое снарядами артиллерии шоссе, справа пересеченная местность, впереди по дороге медленно движущийся военный обоз. Бурго оглянулся. Неизвестно откуда, в воздухе вспыхнули взрывы снарядов зенитной артиллерии.

Бурго дважды покачал плоскостями.

Антонио понял этот сигнал как призыв к самостоятельным действиям и, круто вырвавшись вперед, полетел в голову обоза противника. За ним на высшей скорости рванулся и Бурго в тыл вражеским машинам, с которых щелкали зенитные пулеметы.

Все стремительнее несется к центру прицела самолета Бурго хвостовая автомашина, все ближе в ограниченной рамке прицела нарастает колонна врага, стремящаяся войти в оставленный Фигэрас.

Еще и еще немножко, Бурго считает секунды, а потом разом нажимает на все гашетки пулемета, и длинная очередь залпов пущена в колонну врага. Бурго делает боевой разворот. Вспыхнул

воспламененный хвостовой грузовик с горючим.

Истребитель Антонио несется к голове колонны. Одновременно появляются неизвестно откуда несколько истребителей со свастикой. Еще миг, и в воздухе становится тесно от машин, которые окружают Бурго. Он начинает свои воздушные трюки. Вначале Бурго насчитал семь истребителей, потом сбился со счета и ввел машину в падение, которое так характерно для побитого самолета. Метры отделяли его от земли, когда он дал полный газ и, выровнявшись, выпустил пулеметную очередь в самолет врага, заинтересовавшегося «гибелью» республиканца. Фашистский самолет упал, воспламенившись на лету.

Некоторое время Бурго видел лишь частые дымки взрывов, потом почувствовал, что какая-то большая очередь прошила ему плоскость, и самолет, чуть потеряв скорость, стал проваливаться.

«Газу, газу!» — подбадривал он себя и, «пикнув», прорвался к голове колонны, над которой дрался его боевой товарищ. Бурго поспешил к нему на выручку, когда Антонио уже падал в безжизненно переворачивающейся машине.

«Хитрит?!»

Нет, Антонио, — это видно по движениям тяжело раненной машины, — с трудом выравнивал ее и вел навстречу колонне, не желая сдаваться врагу. Он врезался в головную машину, которая при ударе взлетела со взрывом. Огромная детонация вызвала взрывы соседних машин, метнувшихся в воздух со всеми боеприпасами.

— Молодец мальчик! — сказал про себя Бурго, чувствуя что кто-то из преследователей прошил ему ту же левую плоскость. — Теперь конец. Но я еще отомщу за тебя, Антонио. Мы еще встретимся, родной.

Бурго задрал истребитель вверх и своим могучим винтом вспорол вражеский самолет, когда тот на большой скорости проходил над ним. Противник падает, но и для Бурго этот удар оказался гибельным. Металлический винт истребителя разлетелся на куски, машина стремительно клюнула носом.

Бурго повел самолет к центру колонны, остатки которой в панике несутся по рытвинам и ухабам. Из последних сил Бурго дотянул самолет до удирающих грузовиков с огнеопасными знаками на брезентах и, настигнув самую груженную машину, устремил в нее свой самолет.

Страшным толчком летчик выброшен из кабины. Взрыв потрясающей силы радует Бурго и уносит его в небытие, совсем близко к Антонио, упавшему минутой раньше.

Над Хасаном

Мы встретились с Градовым на Московском вокзале, причем я ни за что не узнал бы моего друга после семилетней разлуки. Он показался мне крупным, возмужавшим и, пожалуй, очень солидным для своих тридцати лет. Оглядев его сверху донизу, я сказал:

— О такой слоновьей комплекцией можно погубить боевую машину. Провалится.

Как видно, и со мной произошла перемена, заставившая его спорить, каким образом парашют не разрывается в клочья, когда я совершаю свои прыжки.

Вечером мы сидели в кругу товарищей. Скромный и застенчивый Градов, участник хасановских операций, говорил обо всем самыми общими фразами, немногим умножая те сведения, которые мы знали и без него.

Доктор Элькин, отличающийся особой решительностью в нужный момент, обратился к гостю с вопросом:

— Короче, вы сами участвовали в операциях?

— Да.

— В воздухе?

— Конечно.

— В таком случае слово имеет товарищ Градов.

Так началась беседа.

Вначале сдержанный и сухой рассказ Градова не очень волновал нас. Но вот он, незаметно для себя, перешел на интимный, лирический тон повествования. И мы весь вечер до полуночи слушали его, как говорят, не переводя дыхания.

— Наша часть истребительной авиации находилась в районе, примыкающем непосредственно к участку фронта. Как в таких случаях бывает, вы знаете. Мы получили приказ — быть в готовности к вылету и возможному столкновению с японскими захватчиками. Район задания — Посьетский залив, высоты Заозерная и Безымянная. Обе советские сопки — стратегические возвышенности, с которых открывается великолепный вид на Посьетский залив и на советскую государственную границу, проходящую совсем рядом. Именно обе эти высоты и захватили японские самураи, обеспечив себе, таким образом, исключительно выгодное географическое превосходство над нашей же советской территорией.

«Утром 6 августа был получен приказ «по машинам». Последние приготовления, быстрая поверка людей, и вслед за этим вся часть поднялась в воздух. Легкий туман стлался из

залива, чуть прикрывая опаловой дымкой безотрадные заболоченные дали. Тяжелые бомбардировщики вышли значительно раньше, и нам предстояло закончить ту часть операции, которую начали бомбардировщики.

«Я летел головным в строю своего соединения. Мы быстро догнали соединения бомбардировщиков и, рассредоточившись, положенным строем пошли в охранение своих тяжелых кораблей. Мы летели близко друг от друга, возбужденные ожиданием предстоящей встречи с врагом. Машины шли так близко одна от другой, что мы узнавали друг друга по лицам, салютовали поднятием рук. Наконец, в огромном «окне», прямо по курсу, открылись суровый горный кряж и знакомые высоты Заозерная и Безымянная с какими-то неясными сооружениями на противоположной стороне склона, которых раньше там не было. Потом облака вдруг разом как-то остались за нами, и мы, едва войдя на чистые горизонты, вдруг увидели перед собой белые облачка взрывов. Это японская зенитная артиллерия, заметив наше приближение, открыла заградительный огонь.

«Теперь наша задача была совершенно ясной. Советские истребители должны были подавить зенитную артиллерию врага и дать возможность воздушным кораблям полностью сбросить свой груз на голову японских захватчиков.

«Мы выбрали объект атаки, и наши машины разошлись веером. Я вел свое звено на резкое снижение и метрах в шестистах от земли увидел японские блиндажи и массовую перебежку самураев. Мгновенно перевел самолет в крутое пикирование, и всем звеном понеслись на цель. В стремительном падении казалось, что лечу не я, а будто на меня несутся японские блиндажи, бурая земля, мокрая от недавнего дождя. Сквозь грозный свист падающей машины, кажется, различаешь крики японских солдат. Мгновение, и я включил пулемет. Вижу, как валятся японские самураи, срезанные словно лезвием косы. Вспыхнуло чуть ли не в упор несколько залпов из-за блиндажа, и вдруг, круто вырвав ручку на себя, я сбросил первые бомбы.

Сооружения японцев, вместе с глыбами камня и земли, трупами его защитников, взлетели в воздух. Мои товарищи довершили разгром вражьего гнезда.

«Снова набрав высоту, мы вышли на охранение бомбардировщиков и увидели, что они, прикрытые от огня зенитных орудий, бомбят укрепления японцев. Над приплюснутым с высоты скалистым кряжем сопок, спускающимся к озеру Хасан, один за другим поднимались огромные столбы дыма и огня. Взрывы непрерывно следовали один за другим. Это строй тяжелых кораблей проходил над вражескими

укреплениями. Даже сквозь оглушительный гул мотора была слышна эта дьявольская канонада, буквально вспахивавшая огнем и сталью оба склона горного кряжа. С высоты полета казалось, словно исполинские черные волны бушуют внизу, до того забрасывали советские бомбардировщики захваченную японцами землю.

«Тяжелые танки поддержали атаку, начатую авиацией. Они уже неслись на рубежи, где только что строчили японские пулеметы и била артиллерия врага. Опрокинутые грозным натиском, японцы вылезли из своих укрытий и отступили с нашей земли, отстреливаясь на ходу. В это время со всех сторон неслась наша славная пехота, которая вконец опрокинула врага и отбросила его с родной земли».

ЛЕТНЫЕ РАССКАЗЫ

Прыжок на скамье

Идут классные занятия.

Утомленный учебным ночным полетом, я сижу с товарищами за огромным столом и сквозь полусомкнутые веки едва различаю сутулую фигуру инструктора Мухина.

— Для чего, собственно, нужна затяжка при прыжке, — уныло говорит он, рисуя на доске самолет и условную точку сбрасывания. — Допустим, здесь… Да смотрите же, чорт возьми, Кайтанов, — вдруг кричит он, увидев меня спящим. — Для чего нужна затяжка?

С трудом раздирая веки, я с минуту упорно гляжу на доску, преодолевая сковывающий меня сон. Но скоро веки снова слипаются. Мне почему-то кажется, что сам Мухин непрочь поспать, потому что говорит он все более вяло, и скоро я вовсе перестаю слышать его голос.

Передо мной проходит картина знакомого аэродрома, над которым кружатся два самолета, готовые сбросить парашютистов.

Стою у самолета. Струя воздуха от винта ласково треплет мои волосы. Надеваю шлем, щупаю прочность лямок парашюта, неохотно залезаю в кабину. Самолет дрожит от могучих оборотов винта.

— Надеюсь, понятно, Кайтанов, почему при прыжке из учебной машины обязательно делать задержку? — сквозь напев винта слышу я голос Мухина.

И, не дождавшись ответа, Мухин, по обыкновению, отвечает сам:

— Преждевременно раскрывшийся парашют может зацепиться за хвостовое оперение.

— Понятно, — махнул я рукой.

Самолет уходит в воздух.

Вот я стою на плоскости летящего самолета и смотрю на землю, такую далекую и родную, что хочется как можно скорее потянуть за кольцо. Но рано.

Машина еще не стала на боевой курс. Не отрываю взора от далекой дымки залива, бурой земли с миниатюрными улицами городка и размышляю, куда двинуть после прыжка — домой спать или в парк на велосипеде. Пожалуй, спать.

Легкое покачивание самолета обрывает мою мысль. Согнувшись, я прыгаю, с силой рванув вытяжное кольцо, и… взрыв хохота раздается за столом.

Мгновенно очнувшись, я узнаю классную комнату, инструктора Мухина и товарищей, корчащихся от смеха.

Трое сидевших справа от меня поднимаются с пола: одним взмахом руки при «выдергивании» кольца я свалил их со скамейки.

— Сильно дергаете, товарищ Кайтанов, — говорит Мухин, и новый взрыв хохота потрясает аудиторию.

«Напетлил»

В 1931 году, окончив школу, мы — молодые летчики — разъехались по частям.

Сколько радостного ожидания! Все в новом обмундировании, в скрипящих, пахнущих свежей кожей портупеях, бодрые, подтянутые.

В части встретили нас прекрасно. Командиры заботливо объяснили «молодым» их обязанности, а вскоре включили и в полеты.

Среди нашей пятерки в часть прибыл летчик Тихонов, очень удалой парень. В первый же полет он поднялся на новой боевой машине и сразу завоевал авторитет у командования. Через несколько дней он уже принимал похвалу как должное. Самоуверенность и гордость росли пропорционально успехам.

Тихонов великолепно знал технику пилотирования, чему мы все четверо втайне завидовали. Каждый хотел чем-нибудь да перещеголять товарища.

Однажды Тихонов вылетел с заданием произвести три петли, два переворота и пару мелких виражей. С любопытством мы провожали машину и следили за ней в полете. Вот Тихонов дает газ, делает петлю, другую… Каково же было наше удивление, когда вместо трех петель он сделал их восемь штук.

Прекрасно приземлившись, летчик подошел к командиру, который, вместо того чтобы наложить взыскание за неточное исполнение приказа, ограничился только предупреждением. Я стоял в стороне, смущенный таким недопустимым добродушием.

На следующий день, отлетев подальше, я сделал одну за другой девятнадцать петель и, как ни в чем не бывало, пошел на посадку.

Этот полет дал мне глубокое удовлетворение. Больше я Тихонову не завидовал.

Когда, возвратившись из очередного полета, Тихонов принимался, бывало, рассказывать товарищам о своем мастерстве, я неизменно торжествовал, хотя тайны своей никому не выдал.

«Посочувствовал»

Мне предстоял полет на полигон в паре с пилотом Крюковым. Мы должны были произвести бомбометание макета артиллерийской батареи, а вслед за этим буксировать конуса для воздушной стрельбы.

На моем одноместном самолете были учебные цементные бомбы. Выйдя на цель, я на высоте четырехсот метров круто задрал машину и, когда скорость начала затухать, быстро сунул ручку от себя. Самолет вошел в пикирование под углом, примерно, в восемьдесят градусов. Впившись глазами в оптический прицел, я нацелился в центр батареи и, когда до земли осталось не более ста метров, сбросил первую бомбу. Вслед за этим вырываю ручку на себя и слежу, как машина, круто переламываясь, снова набирает высоту. Одновременно замечаю дымок. Это первая бомба ударила метрах в пятнадцати от батареи. На втором и третьем заходе точность попадания значительно улучшается, а четвертой бомбой я попадаю в самый центр батареи.

Весьма довольный таким результатом, набираю высоту, отхожу в сторону и, распустив конус, даю возможность Крюкову отстреляться. Он делает это отлично, и мы считаем основное задание выполненным. Остается стрельба по наземным мишеням.

Сильно пикируя, точно желая изрешетить цель, Крюков вырывает самолет почти у земли, свечой летит вверх, и вдруг я вижу, что у его машины останавливается винт. Затем самолет снижается к земле, касаясь ее, подпрыгивает раз, другой и, поломав шасси, останавливается.

Неудача товарища меня очень волнует. Я брею над выступом леса, снижаюсь к кустарнику, куда шлепнулась боевая машина, и вижу Крюкова, отстегивающего привязные ремни. Он неторопливо снимает парашют и, выбравшись на землю, сокрушенно ходит вокруг самолета, совершенно не обращая внимания на мое беспокойное кружение.

«Сильно подломался», — думаю я и, желая лучше рассмотреть поломку, спускаюсь все ниже и ниже к земле.

Тупой толчок внезапно встряхивает меня, и я чувствую, что самолет сорвал вершину ели… Мгновенно сообразив, в чем дело, я разворачиваюсь на аэродром, чтобы доложить о случившемся. Нарочно сажусь дальше от «Т», где много народу. Не заворачивая на взлетное поле, рулю к старту.

— Шасси! — кричу я технику, бегущему мне навстречу.

Тот с одного взгляда понимает, в чем дело, и, подбежав к

машине, с трудом вытаскивает огромную лапу ели, застрявшую в шасси. Затем мы быстро вкатываем самолет в ангар.

Встреча с Крюковым происходит через каких-нибудь час-полтора. Повреждение машины оказывается незначительным.

— Ну, как ты? — бросает он мне навстречу.

— Нормально. А ты?

— Пустяки. Вот я за тебя боялся, когда ты резал верхушку ели. Да, — продолжал Крюков, — до земли было далеко, а смерть уже держала тебя за горло.

Написали в газете

На любом аэродроме имеются свои «болельщики». Самые неодаренные пилоты обнаруживают редкую способность критиковать товарищей.

Небольшая группа летчиков, собравшись на красной черте аэродрома, обсуждала случай, описанный в газетах. Летчик соседней части лейтенант Кротов на истребительном самолете произвел посадку с оборванным амортизатором на правой лыже так, что последняя встала вертикально, без повреждения для самолета.

— Ну, и что же тут удивительного? — сказал пилот Гольцев. — Если когда-нибудь у меня произойдет такая поломка, я сделаю то же самое. Пусть обо мне тоже напишут в газетах.

Вскоре такой случай произошел с Гольцевым, будто по заказу. Во время полета на «У-2» перетерся болт, и подкос шасси опустился на лыжу таким образом, что вся левая сторона походила на сломанную ногу. Гольцев, однако, летал, ничего не замечая… Но на земле во-время это заметили и выложили соответствующие сигналы.

Сделав два лишних круга над полем, Гольцев повел самолет на посадку, которую и сделал хорошо. Счастливый и радостный он вылез из самолета и бросился с рапортом к командиру части, подмигивая на ходу товарищам: «Вот, дескать, как мы можем».

Командир части выслушал рапорт и, заинтересовавшись причинами поломки, установил, что она произошла исключительно из-за небрежности самого пилота.

О Гольцеве действительно написали в нашей многотиражке, но в ней сообщалось не о героизме летчика, а об… объявлении ему выговора за вылет на неисправной машине.

Цена одной традиции

Случай этот вспомнился мне однажды во время жаркого спора о так называемых летных традициях.

В 1926 году в Н-ской авиационной школе во время учебно-тренировочного полета машина старой конструкции попала в штопор и, не выйдя из него, врезалась в землю. На похороны двух погибших товарищей вышла вся школа. Почетный строй курсантов с винтовками окружил катафалки, а позади следовали красноармейские части и множество местных жителей.

Траурная процессия медленно проходила по городу. Неожиданно звуки летящего самолета прорезали воздух. Это один из старейших летчиков, инструктор школы Басов, вылетел на своем самолете отдать последний долг товарищам. Многолетняя дружба связывала Басова с инструктором Фединым, погибшим при катастрофе. Басов упросил командование разрешить ему сделать серию фигур высшего пилотажа во время шествия похоронной процессии.

Старые традиции, еще не изжитые некоторыми летчиками, взяли верх над рассудком. Да и командование, дав согласие, не задумалось над неуместностью такого полета. Наоборот, все считали старую традицию провожать товарищей почетным эскортом в воздухе, проделывая фигуры высшего пилотажа, очень достойной и красивой.

Поднявшись на высоту около восьмисот метров и увидев похоронную процессию, Басов стал производить все известные ему фигуры, незаметно для себя снижаясь к земле.

Фигурные полеты он выполнил блестяще. Все, что знает техника высшего пилотажа, — мертвые петли, бочки, перевороты, иммельманы, — все это чередовалось с изумительной быстротой и виртуозностью. Процессия была захвачена дерзостью полета. Басов пикировал, взмывал в высь, занимая самые неожиданные положения в воздухе.

Видимо, он вошел уже в азарт, когда, находясь над центром похоронной процессии, ввел самолет в пикирование и пронесся затем над толпой так низко, что провожавшие должны были наклониться. «Пикнув» таким образом два-три раза и ошеломив народ, летчик снова набрал высоту в двести-триста метров, после чего стал выполнять иммельман. Его желтоватый «Фоккер» стремительно лез вверх и переворачивался на спину.

Пройдя некоторое расстояние вверх колесами, Басов снова вводил машину в режим нормального полета. Наконец это занятие ему надоело. Сделав пару крутых боевых разворотов и

достаточно потеряв скорость, он, видимо, резко отдал ручку управления от себя. Самолет, клюнув носом, быстро пошел вниз… Процессия в испуге остановилась…

Видно было, как машина безмолвно неслась к земле, все увеличиваясь в своих размерах. Некоторые из провожающих разбежались в стороны, другие застыли, пораженные зрелищем.

Еще раз пройдя на высоте около трех метров и вконец перепугав народ, Басов круто полез вверх. Инерционные силы самолета подняли его на высоту до полутораста метров, потом старый, неоднократно чиненный мотор не выдержал перегрузки и, выплюнув клуб черного дыма, сдал.

Какое-то мгновение самолет беспомощно качался в воздухе, пытаясь преодолеть земное тяготение, затем провалился хвостом вниз, в своем молчаливом падении перешел на крыло и врезался в землю.

Нелепая традиция стоила жизни. К двум гробам прибавился третий.

Ум хорошо, два ума… хуже

Вера Федорова — одна из первых советских парашютисток — готовилась к рекордному прыжку без кислородного прибора.

Пройдя с нею серию подъемов в барокамере, а затем совершив несколько полетов на высоту, я убедился, что Федорова хорошо переносит влияние разреженного воздуха. Потолок в шесть тысяч метров может быть свободно взят ею. Решено было приступить к ознакомительным высотным прыжкам.

В феврале 1935 года предстоял первый такой прыжок из задней кабины двухместного самолета разведывательного типа. Чтобы обеспечить успех полета, я поднялся один на шесть тысяч метров, выполнил боевую стрельбу по воздушным, а затем наземным целям и приземлился.

В тот же день на аэродроме должны были прыгать молодые парашютисты, которыми руководил мой друг Николай Евдокимов. Немного отдохнув, я стал вывозить парашютистов. Они благополучно приземлялись непосредственно около посадочного «Т». Пока прыгали новички, Федорова облачалась в меховой комбинезон, в фетровые валенки.

Полеты с молодыми подходили к концу. Все парашютисты садились в центр аэродрома. Рассчитав точку сбрасывания Федоровой, я сделал посадку. Евдокимов изъявил желание посмотреть, как будет прыгать Федорова, и сел вместе с нею в заднюю кабину. Я охотно согласился.

— Пожалуйста, летим вместе.

Подрулив к стартеру, я поднял левую руку и, увидев взмах белого платка, дал газ.

Набор высоты прошел нормально, наступил момент подготовки к прыжку.

В зеркало, укрепленное на одной из стоек центроплана, я наблюдаю за лицами моих пассажиров, сидящих в задней кабине, и вижу их веселые улыбки. Евдокимов и Федорова пытаются что-то сказать друг другу, но рев мотора заставляет их перейти на мимику и жесты.

Но вот пора прыгать.

Веду самолет точно по тем же ориентирам, по которым выпускал и молодых парашютистов: справа — парк, слева — железная дорога. Захожу на боевой курс, сбавляю газ. Когда самолет снижает скорость до ста километров в час, я поднимаю правую руку, приглашая Федорову приготовиться оставить самолет. На малой скорости веду медленно снижающийся самолет к заранее намеченному ориентиру. Когда плоскость

касается ориентира передней кромкой, даю вторичный сигнал к отделению от самолета.

Взглянув в зеркало, вижу вдруг смеющееся лицо Федоровой. Она смотрит на меня недоумевающе-вопросительно — прыгать или нет.

Перевожу взгляд на Евдокимова и вижу: он всячески протестует, удерживая Федорову от прыжка.

— В чем дело? — ору я, вычеркивая для убедительности рукой знак вопроса.

Мой воздушный консультант также переходит на мимическую речь, смысл которой я улавливаю после неоднократных повторений:

— Рановато. Не дошли до точки.

Меня не удовлетворяет это непонятное предостережение.

Предыдущие прыжки подтвердили правильность расчета, — значит, нужно прыгать. Категорически настаиваю, подняв левую руку. Удерживаю правой рукой штурвал, слежу за Федоровой. Она стоит у борта кабины и вот уже сгибается, чтобы перевалиться вниз.

— Рано, рано! — предостерегающе кричит Евдокимов и снова удерживает Федорову в кабине.

Пока происходит эта словесная и мимическая перепалка, самолет уходит от точки сбрасывания, нарушив тем самым правильные расчеты.

Снова выходим на круг.

Я недоумеваю, выпускать ли вообще парашютистку, и, обернувшись, смотрю то на Евдокимова, то на Федорову.

Евдокимов, словно производя расчет, глядит за борт кабины на землю, ища ориентиры, над которыми Федорова должна оставить самолет. Но вот, наконец, его сосредоточенное лицо просветляется, и он, указав рукой вниз, приглашает Федорову к прыжку.

— Стой! — кричу теперь я. — Пролетели.

Федорова, скорее увидев мое искаженное гневом лицо, чем услышав звук голоса, оборачивается, затем переводит недоумевающий взгляд на Евдокимова, потом на меня. Тогда Евдокимов резко машет рукой. Федорова уходит под самолет, мелькнув в воздухе подошвами валенок.

Дав газ, я быстро ввел самолет в левую спираль и скоро увидел развернувшийся парашют.

— Куда она приземлится?

Кружась вокруг опускающейся парашютистки, мысленно прикидываю район посадки. Скоро я убедился, что он будет далек от границы аэродрома.

— Видишь, — кричу я своему консультанту, с виноватым видом следящему за покачивающейся Федоровой.

Как и следовало ожидать, наши длительные споры в воздухе нарушили расчеты. Федорова приземлилась на колючую проволоку на самой границе аэродрома. Шелковая ткань запуталась в проволочном ограждении.

— Видишь! — еще раз кричу я Евдокимову, проносясь в бреющем полете над головой Федоровой.

Евдокимов, смущенный, развел руками, дескать, ничего не поделать.

Мы сделали посадку и поспешили уйти скорей с аэродрома, потому что свидетелем наших расчетов случайно оказался командир части. Он, казалось, не заметил нашего исчезновения. Но на другой день мы убедились, что это нам только показалось.

Рассказывая на командирской учебе об атаке двумя истребителями, он будто вскользь бросил фразу:

— Впрочем, не во всех случаях следует рекомендовать эту фигуру. Ум хорошо, а два ума… иногда гораздо… хуже. Впрочем, об этом нам могут рассказать наши некоторые «мастера».

Эта фраза была сказана с такой выразительной иронией и усиленно красноречивым взглядом, что все со смехом обернулись к нам.

Прыжок… с третьего взлета

Одного из моих учеников, прошедшего полный курс теории парашютизма, летчик Никифоров два раза вывозил на прыжок, и тот оба раза не решался прыгнуть.

Не вполне доверяя летчику и желая лично проверить, в чем дело, я решил усадить парашютиста в третий раз и поднять его в воздух самому. Все приготовления к прыжку прошли нормально. Выслушав указания, новичок спокойно подошел к самолету, влез по крылу на первое сидение и, усевшись, стал ждать взлета. Свои неудачные полеты он считал непоказательными и заявил, что обязательно прыгнет, если поведу самолет я.

Набирая высоту, еще до первого разворота я вступил с ним в разговор, желая его рассеять, отвлечь от мысли о предстоящем прыжке.

Потихоньку мы достигли положенной высоты. Я вывел самолет на курс и, рассчитав точку сбрасывания, сбавил газ. Самолет, тихо покачиваясь, на очень малой скорости шел вперед, немного проваливаясь. По сигналу руки мой воздушный спутник вылез. Крепко поддерживая его правой рукой, — зажав ручку управления коленями, — я левой рукой продел правую руку парашютиста в резинку вытяжного кольца, обмотав ею кисть.

Когда все приготовления были закончены, я спросил:

— Почему же вы не прыгали раньше?

Ничего не ответив, юноша посмотрел на меня и, увидев мою суровую физиономию и сигнал «прыгай», нерешительно потоптался на крыле, а затем… отделился от самолета.

В момент падения он раскинул ноги и, идя вниз правым боком, дернул вытяжное кольцо. Парашют раскрылся. Все шло нормально.

Несколько времени спустя раскрасневшийся парашютист подошел ко мне и рапортовал:

— Слесарь ленинградского завода «Большевик» Серженко выполнил первый парашютный прыжок.

— Так почему же вы не прыгали раньше? — со смехом повторил я.

— Видите ли, когда вы заговорили со мной спокойно, я забыл о своих неудачных полетах, набрался смелости и отделился от самолета.

Дело объяснялось очень просто. Мой товарищ дважды вывозил Серженко на прыжок, сам проявляя больше нервозности, чем парашютист. Нервозность летчика передавалась парашютисту, и у него нехватало духа совершить прыжок.

К осени Серженко выдержал испытание на инструктора парашютного спорта и имел уже около десяти прыжков.

Точный расчет

В тот теплый вечер я руководил парашютными прыжками на одной из полевых площадок. Абсолютный штиль в воздухе делал приземление настолько мягким, что парашютисты приземлялись чуть ли не в самое «Т», в центр площадки. А попасть на «Т», даже при хороших условиях, так же трудно, как стрелку неизменно «лепить» в «яблоко» малой мишени.

Хорошие результаты прыжков так подействовали на одного молодого инструктора парашютного спорта, что он заявил:

— Когда я буду прыгать, то приземлюсь на крышу санитарной автомашины.

Действительно, приземление произошло довольно точно, но все-таки не на крышу «санитарки», а метрах в двадцати от нее.

Летчик Власов, наблюдавший прыжок инструктора, вдруг заявил мне, что такая неточность непростительна, и, если ему разрешат, он опустится точно ко мне на плечи.

— Хорошо, — сказал я. — Ваша очередь через два человека. Приземляйтесь где угодно, хоть на мои плечи, но покажите класс расчета.

Дождавшись своей очереди, Власов полез в кабину самолета, довольно ехидно улыбаясь.

— Смотрите, сдержите свое слово! — сказал я ему на прощание.

Машина прошла круг, развернулась влево и вдруг, вместо обычного захода на центр аэродрома, стала удаляться от него. На высоте четырехсот-пятисот метров мы увидели, как маленькая фигурка отделилась от самолета и стремительно понеслась к земле. От аэродрома это было на расстоянии никак не меньше трех-четырех километров. Подозревая что-то неладное, мы на автомашине помчались к месту приземления и вскоре нашли Власова. Он сидел на бахче и спокойно уплетал огромный арбуз.

— Что за безобразие! — заорал я. — Где же тут, к чорту, ваши расчеты?

— Простите, — возразил Власов. — Я приземлился по условию, где хотел. А такого удобного случая я ожидал давно.

Мы забрали расчетливого парашютиста с бахчи и увезли на машине.

«Затянул»

Обычно присутствуя при полетах и прыжках бойцов, аэродромный врач Володя настолько «наторел» в авиации, что свободно изъяснялся по любому специальному вопросу.

Полет через полюс? — Пожалуйста. Володя изложит вам наиболее «прямой» маршрут, которым «почему-то не воспользовались» наши товарищи, и небрежно бросит несколько критических замечаний о тяжелых самолетах.

Затяжной прыжок? — Будьте любезны. Володя дает исчерпывающие сведения и по этому вопросу. Со своим неугомонным всезнайством Володя совался всюду, где он только замечал какое-нибудь скопление летчиков или парашютистов, и, протиснувшись вперед, вмешивался в беседу.

— Да, конечно… техника скоростного самолетовождения в принципе не отличается…

Однажды я подошел к такой группе, слушавшей с интересом очередное высказывание Володи на тему о затяжном прыжке.

— Я далее предпочитаю затяжной, — убежденно говорил военврач. — Обычный прыжок — свидетельство трусости парашютиста. Движимый чувством страха, он немедленно вырывает вытяжное кольцо… Страх — чувство, я бы сказал, невысоких натур…

Дав высказаться новоявленному «теоретику», я тихо отозвал его в сторону.

— Прыгать хотите?

— Пожалуйста, с любой высоты.

Последние слова Володя сказал нарочито громко, чтобы его слышали все летчики. Нас мгновенно окружили.

— Можно сейчас! — предложил я. — Только готовы ли вы…

Побледневший военврач пожал плечами:

— Что за вопрос? Минуточку…

Он побежал к санитарной машине, дежурившей на аэродроме, и вскоре вернулся, дыхнув на меня валерьянкой.

— Готов!

Мы взлетели. Пройдя один круг, Володя прыгнул, зажмурив глаза, и, едва отвалившись от борта машины, рванул вытяжное кольцо. Несколько минут спустя, ошеломленный своим успехом, он уже хвастался, что теперь покажет только затяжной прыжок.

— С затяжкой не меньше десяти секунд, — добавил он.

Я поднял его на высоту тысячи метров и, рассчитав точку приземления, скомандовал:

— Прыгай!

Володя немедленно бросился вниз и… сразу же рванул кольцо, падая спиной к земле. Прижатый мощным потоком воздуха, шелковый купол не распускался и падал комком под спиной хвастливого парашютиста.

Обеспокоенный этой непредвиденной и опасной «затяжкой», я стремительно повел машину вниз, наблюдая безудержное падение Володи.

Расстояние сокращалось… Володя в ужасе приближался к земле.

Стоило ему, однако, шевельнуться и слегка изменить положение, как купол мгновенно захлестнулся от воздуха.

Бледный, растерявшийся от испуга, с неподвижным взглядом стоял Володя в кругу товарищей, не в состоянии вымолвить ни одного слова. Выражение лица его было такое, словно он все еще переживал ужас своего потрясающего падения. Кругом весело потешались над оригинальной «затяжкой».

— Ну, как, Володя? — хлопнул я его по плечу.

Он мгновенно очнулся от оцепенения, и страдальческая улыбка исказила его лицо:

— По… под… ходяще… Я бы мог тянуть еще секунд восемь.

Все дрогнули от хохота.

«Приветствия»

Летчик Курдюмов на одноместной истребительной машине всегда показывал высокое искусство пилотажа.

Однажды, после воздушного первомайского парада, он должен был показать гостям фигурные полеты. После изумительного каскада фигур Курдюмов пошел на посадку. Пройдя один круг над аэродромом, он зашел параллельно «Т», сбавил газ и начал планировать.

— Шасси, шасси! — вдруг раздались крики.

Взглянув на самолет, все заметили, что шасси у Курдюмова не выпущено, в то время как летчик шел с явным намерением садиться.

На старте моментально выложили крест, давая знать летчику, что посадка запрещена. Тогда Курдюмов ушел на второй круг и через несколько минут снова пошел на снижение.

Мы недоумевали, в чем дело.

Неисправность! Тогда почему такая рискованная посадка? Криком и шумом, сигналами мы давали знать Курдюмову, что с шасси у него неблагополучно. Некоторые пилоты ложились на землю, размахивая руками и ногами, другие орали во всю силу своих легких. Ничто не помогало.

Курдюмов спокойно шел на посадку и не обращал внимания на наши крики и жестикуляции.

В момент приземления под машиной поднялся столб пыли. Посадив самолет на брюхо, без выпущенного шасси, Курдюмов проехал несколько десятков метров по аэродрому… и остановился.

Со всех ног мы бросились к месту приземления.

Наш командир, несмотря на свою тучность, оказался впереди.

— Что же ты так садишься? — закричал он, подбегая к кабине летчика.

Курдюмов неторопливо вылез из машины и, взглянув на нее сбоку, безнадежно схватился за голову:

— Эх, шасси-то и забыл выпустить!

Сколько горечи было в его словах и выразительном жесте!

Командир сочувственно начал расспрашивать об обстоятельствах нелепой посадки, испортившей такой замечательный полет.

— Неужели вы не видели наших сигналов? — спросил он удрученного Курдюмова.

— Видел! Только я принял ваши жестикуляции за приветствия.

На рассвете

До начала праздника на Тушинском аэродроме оставались ровно сутки, когда я получил телеграмму:

> «Ваши показательные прыжки включены в программу. Прибыть двенадцати часам».

Спешно собрав чемоданчик, я бросился к командиру доложить о своем внезапном отъезде и застал его в кабинете за чтением приказов.

— Да, Кайтанов, садитесь!

— Боюсь опоздать, товарищ командир.

— Пустяки. До отхода «стрелы» два с половиной часа. Дорога до Ленинграда — час, шофер уже ждет. У вас остается час времени. Скажите лучше, что вы покажете в Тушине?

Переминаясь с ноги на ногу, я разом выпалил ему свои планы.

— Садитесь! — приказал командир.

Сажусь на краешек стула, поминутно вскидывая ручные часы.

— Полагаю, что парный затяжной прыжок с Евдокимовым выйдет у вас эффектно. Кстати, какую обещают погоду?

— Нормальную.

Командир сиял телефонную трубку.

— Синоптик, прогноз на завтра? Так, так… Хорошо…

Он неторопливо положил телефонную трубку, удовлетворенный обещанной погодой.

— Особо предупреждаю насчет трюкачества… Чтобы никаких фокусов… никакого риску… Предупредите Евдокимова: посажу, если узнаю, что «тянул» ниже двухсот метров. Понятно?

— Есть, товарищ командир. Разрешите итти?

— Сидите!

Я снова опустился на края стула.

— Парашюты будут на месте?

— Так точно!

— Лично проверьте укладку.

— Есть. Можно итти?

— Куда спешите? У вас вагон времени. Впрочем…

Командир напутствует меня крепким рукопожатием. Я стремглав вылетаю из кабинета.

Маленький «Газик», фыркая, сорвался с места, пронесся пыльными улицами и через тополевую аллею выскочил на асфальтированное шоссе..

— Когда будем в Ленинграде? — спросил я шофера.

— Минут через пятьдесят.

— Не думаю, — сказал я, указывая на грузовую машину, которая с грохотом опережала нас. — Уж если грузовики обжимают…

Подзадоренный шофер «жмет на все конфорки», заставляя трепетать тщедушный кузов машины. Асфальтированное шоссе проносится, как в кино, и мы скоро настигаем «обжавший» нас грузовик.

Несколько мгновений мы мчимся вместе с ним ось в ось, потом вдруг в моторе что-то захлопало, заднюю часть кузова занесло так стремительно, что шофер едва успел дать тормоз. Грузовик пылит уже далеко, оставив нас посреди дороги.

— Ну, что? — спросил я, вылезая из машины.

Шофер не спеша обнажил воспаленный мотор, пристально посмотрел на него, потом, сплюнув с горечью, оперся на крыло:

— Так и знал, что не выдержит.

— Зачем же ехал?

— Надеялся.

Раздраженный нелепой историей, я посмотрел на шоссе, пустынное в своей далекой перспективе. Ни одной попутной, ни одной встречной машины, хотя бы грузовой.

Крушение планов уже очевидно. До отхода «стрелы» остается один час и десять минут. Последняя надежда на машину пропала.

— Вертать в часть придется на буксире, — сказал шофер и расположился у машины со всеми удобствами, готовый к длительному ожиданию.

Мы сидели молча, глядя в направлении к Ленинграду, откуда доносился грохот деревенской телеги.

— Идея!

Я вскочил с места и побежал навстречу подводе, чтобы уговорить возницу подвезти меня до части. Тот согласился, смотря на меня недоуменно, недоверчиво.

Настегивая чахлого коня, который скакал «козлом», мы с грохотом пронеслись мимо безжизненного «Газика». Шофер кричал нам что-то вслед, но я ничего не мог расслышать.

Через час я уже бежал в штаб, оставив позади подводу, озадаченного хозяина и взмыленную рыжую лошаденку, окруженную облаком вьющегося пара.

Командир был уже на квартире.

— Дело поправимое, — сказал он весело, выслушав мой рассказ. — Идите на аэродром. Впрочем, у вас гора времени. Садитесь! Выпейте чаю.

Сочтя это за шутку, я повернулся на каблуках и помчался на

аэродром, где стояла машина, готовая к полету.

— Итак, Константин Федорович, летим до Малой Вишеры, — встретил меня летчик Сизов. — Тут, — он ткнул в точку на карте, — удобная площадка, полкилометра от станции. Дальше действуйте сами.

Надев парашюты, мы ушли в воздух, наполненный легкими сумерками ясной июньской ночи. Летчик повел самолет по прямой, срезая угол обычной трассы. Земля лежала в дымчатой ночной испарине. Свежий ветер холодил мое разгоряченное тело. Прикинул время: «стрела» отправилась из Ленинграда полчаса назад — поспеем!

Малую Вишеру узнал по трубам стеклозавода, бороздившим небо огненными языками. Летчик ввел самолет в вираж. Очертания земли прояснились. Теперь можно было разглядеть безлюдные улицы поселка, освещенную станцию железной дороги и темный луг, смыкающийся с просинью перелеска.

Летчик взглянул за борт, указывая рукой точку нашего расчета. Я приготовился. Маленький саквояж (все мое дорожное имущество) был привязан к перехвату лямок. Чуть отодвинул его, в сторону и, поблагодарив товарища жестом руки, оставил его в самолете.

Парашют раскрылся в двухстах-трехстах метрах от земли, спустился я совсем недалеко от станции и стал размахивать шелковой тканью, извещая летчика о благополучном снижении. Самолет приветственно покачал плоскостями, затем ушел в высь, и я остался один в удивительной тишине дремлющего поселка.

Начальник станции вскочил с кресла и надел очки, когда я, упарившийся под тяжестью парашюта, ввалился в его кабинет.

— Опоздал, — говорю я, — на «стрелу», догоняю на самолете.

— И… милый. Давно перегнали. Теперь ждите.

Начальник вытянул из кармана кондукторский хронометр на цепочке и, улыбаясь, сказал:

— В Малой Вишере «стрела» будет через сорок семь минут. Садитесь. Не хотите ли чайку? Велю подать.

Я отказался от чая, уложил парашют в ранец и сдал его на хранение гостеприимному железнодорожнику.

За дверью станции ясный летний рассвет. Ароматные запахи с перелеска незримо плыли в ночном воздухе. Я вышел на безлюдную платформу и бродил по ней, нисколько не жалея о своем оригинальном путешествии.

Завтра в полдень я прыгаю на Тушинском аэродроме, куда приедет товарищ Сталин.

ПЯТИСОТЫЙ

Пятисотый

С летного поля в дежурку входят командир эскадрильи Леонтьев, летчик комиссар Окунев, летнабы.

— Окунева можно поздравить, — провозглашает Леонтьев, — сегодня тысяча часов налета[4].

В ответ возникает нарастающий шум голосов:

— Поздравляем, поздравляем.

— Чепуха!

— А у тебя сколько?

Но вот этот шум уступает место порядку. Степенно, в наступившей тишине, рассказывают о том, кто сколько налетал, сколько сделал вынужденных посадок, поломок, сколько получил премий, благодарностей.

— Любопытно, как у вас, Кайтанов, какой счет?

— Незначительный, — отвечаю я.

— Ну, а все-таки?

— Все-таки около полутора тысяч часов «натянул».

— Что ты пристал? — вмешивается Окунев. — У него другие измерители. Понял? Прыжки.

Разговор этот, столь знакомый моим товарищам по профессии, я вспомнил, совершив пятисотый прыжок с парашюта. Я не стремился к цифре, которая бы чисто формальным образом округляла счет. Пятисотый прыжок был лишь завершением целой серии испытательных прыжков, которые я совершал впервые на новых конструкциях парашютов.

Испытания начались в дни, предшествующие XVIII Съезду ВКП(б), когда советский народ продемонстрировал Съезду всю силу своих способностей, все многообразие своей творческой инициативы.

Мне, воспитанному коммунистической партией, тоже хотелось своей работой выразить чувство преданности Советской родине, товарищу Сталину. Поэтому так горячо и охотно взялся я за испытание парашютов. Новые конструкции этих спасательных приборов были созданы применительно к растущей технике нашей авиации, к ее большим скоростям и большим высотам.

В конце февраля я сел в боевой самолет, надев на себя новый парашют, а в качестве запасного — обычный тренировочный. Военные специалисты наблюдали испытание с воздуха и с земли. На высоте тысячи метров я оставил самолет и, пролетев три секунды, потянул вытяжное кольцо. Секунда ожидания, затем рывок — парашют раскрылся хорошо.

Это было начало. Испытания предстояли на разных высотах и

разных скоростях, не просто дергая вытяжное кольцо. Падая в воздухе, я должен был улавливать и анализировать момент раскрытия парашюта, все его особенности, силу динамического удара, скорость снижения.

Новый тип спасательного аппарата предназначался для всех военно-воздушных сил Советского Союза.

Двадцать семь прыжков, совершенных в различной обстановке, позволили комиссии сделать свои окончательные выводы. Двадцать седьмой испытательный в моей парашютной книжке значится под номером «500». Он состоялся на одном из аэродромов под Ленинградом в самый канун открытия Съезда.

Я прыгал с двумя парашютами: оба испытывались впервые. Итак, пятисотый.

Чем отличается он от второго, третьего, четвертого?..

Я поднялся на плоскость летящего самолета, пытаясь осмыслить эту разницу в счете, в ощущениях.

Как и всегда, в секунды, предшествующие прыжку, земля становится необъяснимо любимой и дорогой. Меня никто не упрекнет в слабоволии или трусости. Но в какое-то самое короткое мгновение проносится ощущение тревоги. И именно в момент отрыва от самолета.

Иногда среди ночи я просыпаюсь, объятый холодным потом, вырвавшись из страшного сна: несусь к земле, кольца обоих парашютов выдернуты, парашюты не раскрываются.

Это — запоздалое явление заторможенного страха.

Четыреста девяносто девять раз и сейчас, в пятисотый, меня не покинуло это инстинктивное чувство самосохранения, которое я не стыжусь назвать страхом. Когда у меня было меньше опыта, я был более смелым и не представлял всех опасностей, которые могут появиться независимо от самых блестящих качеств парашюта.

Опыт выработал во мне осторожность, осмотрительность. Прежний задор ушел вместе с годами… Молодость ушла, но на смену ей пришли и большее понимание и уверенность.

Впрочем, пора!

Бросаюсь, решительно оттолкнувшись от самолета. Сейчас меня обнимает пустота, в которой всегда хочется сжаться, как можно теснее, мускулом к мускулу.

Падаю…

Рывок словно стряхнул с меня эти грустные мысли об ушедших днях молодости, и я раскачиваюсь под шелковым куполом парашюта, взволнованный радостью пятисотого раскрытия.

Испытания окончены.

Товарищи разделили со мной торжество этого своеобразного «юбилея». Они разложили на столе мою летную книжку, где в цифрах отражена вся летная и парашютная жизнь. Пятьсот прыжков мне самому стали казаться более значительными после того, как мы произвели ряд математических вычислений.

Если сложить их высоту в одну вертикальную линию, то высота одного такого прыжка была бы более полумиллиона метров. Из пятисот — двести были затяжными со временем падения от пяти до шестидесяти секунд, Это значит, что непрерывно в течение тысячи двухсот секунд я падал в воздухе со средней скоростью шестьдесят метров в секунду.

Более ста прыжков совершены на высотах от тысячи до одиннадцати тысяч метров.

Почти тридцать часов я непрерывно спускался под куполом парашюта, отделяясь от дирижабля, от самолетов свыше двадцати различных конструкций, находящихся в сложных фигурах высшего пилотажа, в горизонтальном и вертикальном полетах.

Четыре прыжка утвердили за моей родиной мировые рекорды. Не прошли даром и остальные: из пяти тысяч обученных мною парашютистов более шестидесяти работают сейчас инструкторами парашютизма.

Когда дело дошло до подсчета летных часов, «математики» беспомощно сложили перья.

Тысяча триста семьдесят два часа. Как будто все ясно! Однако загадка крылась в другом: летная книжка отмечала три тысячи семьсот двадцать шесть взлетов, а посадок было только… три тысячи двести двадцать шесть.

В чем дело?

Недостающие пятьсот посадок на самолете были сделаны мной под куполом парашюта.

notes

Примечания

1

Так фамильярно некоторые летчики называют истребительную авиацию.

2

Прибор, автоматически раскрывающий парашют на заданной высоте.

3

Так принято считать секунды при затяжном прыжке.

4

В летной книжке военного летчика указывается количество налетанных часов.